



VIE AU

GRAND

AIR

NOËL

**PARFUM
ULTRA
PERSISTANT**

THIS BE ED. PINAUD



L'EAU OCTAVIA Raffermissante redonne aux **SEINS** affaiblis par la Maternité ou toutes autres causes, l'AMPLEUR, la BEAUTÉ et la FERMETÉ de la jeune-se. Succès à-sure à tout âge. Très recommandée pour activer le **DEVELOPPEMENT DE LA POITRINE** chez les jeunes Filles, même à 5 ans. NI DROGUES NI RÉGIME. UNE SIMPLE LOTION SUFFIT. Produit garanti inoffensif. Envoi discret. Flacon d'essai 3 fr. 85 franco. — Grand Flacon 10 fr. franco. Déposit des Produits Octavia, 28, B. Sébastopol, Paris.



Après les repas 2 ou 3
PASTILLES VICHY-ÉTAT
Facilitent la Digestion
LA POCHETTE 0'50
(Nouvelle Création)
Boîte ovale 2 fr. Coffret de 500 gr. 5 fr.



**MÉDAILLES
BRELOQUES
INSIGNES**
MODÈLES SPÉCIAUX
SUR DEMANDE

A. LAHURE 23 et 25, rue des Balkans
Téléphone 911-86
Envoi franco du catalogue n° 4

LISEZ *Fermes et Châteaux Noël*

omme moi

prenez **1 ou 2**
le soir avant dîner
des célèbres
GRAINS DE VALS
et vous serez rapidement guéri de la
CONSTIPATION

Les Américains gens pratiques
remplacent leur montre par un
CHRONOGRAPHE JUST
qui rend cent fois plus de services

Garantie 10 Ans pendant CINQ ANNÉES, nous réparerons GRATUITEMENT tous les accidents que vous lui causerez.

A TOUS ET PARTOUT
12 à 15 MOIS de CRÉDIT

par paiements de **6 fr. 70** par MOIS

8 JOURS A L'ESSAI
FOURNITURE IMMÉDIATE

Pas plus cher qu'une montre !!!

Prix Acier oxydé 80 fr. Argent fin 95 fr. Or 345 fr. Au comptant 10 0/0 d'escompte

Savants, Médecins, Ingénieurs, Mécaniciens, Photographes, c'est le plus précieux auxiliaire du laboratoire et de l'usine.

DESCRIPTION TECHNIQUE. — Mouvement à échappement à ancre ligne droite, balancier compensé, métal Invar, spiral Bréguet, 15 rubis fins, antimagnétique. Réglé aux positions et aux températures. Calibrage et interchangeabilité absolus. Fonctions de chronométrage indérégles et instantanées.

Recopier le bulletin ci-contre et l'envoyer sous enveloppe à l'adresse de

J. AURICOSTE, 10, 0
Horloger de la Marine de l'Etat et de l'Observatoire du Bureau des Longitudes
10, Rue La Boétie, Paris

Envoi gratuit sur demand de la brochure, illustrée, amusante et instructive

LE PLUS HAUT PROGRÈS DE LA CHRONOMETRIE MODERNE



22
centimes
par JOUR



AUTOMOBILES
PREMIÈRES MARQUES
Motocycles et Cycles
DE TOUTES MARQUES
APPELS PHOTOGRAPHIQUES
DE TOUTES MARQUES
Moteurs et Groupes
INDUSTRIELS ET ELECTROGÈNES
Payables en 12 et 15 Mois
L'INTERMÉDIAIRE 17, r. Monsigny
PARIS
(Catalogue Franco).

**IRE
FEMINA**
revue idéale de la Femme et de la Jeune Fille



LIQUEUR

BÉNÉDICTINE

Sommaire

de LA VIE AU GRAND AIR NOËL

(7 Décembre 1912).

AUX JEUX OLYMPIQUES (*Couverture*) Aquarelle d'ORAZI.
LA PSYCHOLOGIE DE L'AVIATEUR, par ROLAND GARROS.
EDMOND AUDEMARS (*Hors-Texte*). Photographie en couleurs.
WILLIAM LAURENTZ (*Hors-Texte*). Photographie en couleurs.
G. THUBÉ. — M. BIENAIMÉ.
AU CIRCUIT D'ANJOU. Composition en couleurs de JEAN LEFORT.
MOUNIC. — P. COLAS.
GEORGES BOILLOT (*Hors-Texte*). Photographie en couleurs.
LES JOIES DE LA VITESSE, par G. BOILLOT.
VICTOR RIGAL (*Hors-Texte*). Photographie en couleurs.
R. RICARD. — M. JUGE-MONTESPIEU.
NE CHERCHONS PAS A IMITER, par JEAN BOUIN.
THORPE (*Hors-Texte*). Photographie en couleurs.
J. REIFF (*Hors-Texte*). Photographie en couleurs.
L. GAUDIN. — MARQUIS DE L'AIGLE.
AU CIRCUIT DE DIEPPE. Composition en couleurs de JEAN LEFORT.
S. VAN LANGHENDONCK. — J. GASSIAT.
CHARLES LEDOUX (*Hors-Texte*). Photographie en couleurs.
L'ANNÉE DES RÉVÉLATIONS, par LUCIEN PETIT-BRETON.
ODILE DEFRAYE (*Hors-Texte*). Photographie en couleurs.
LE CAPITAINE CARIOU.



G. Ségué

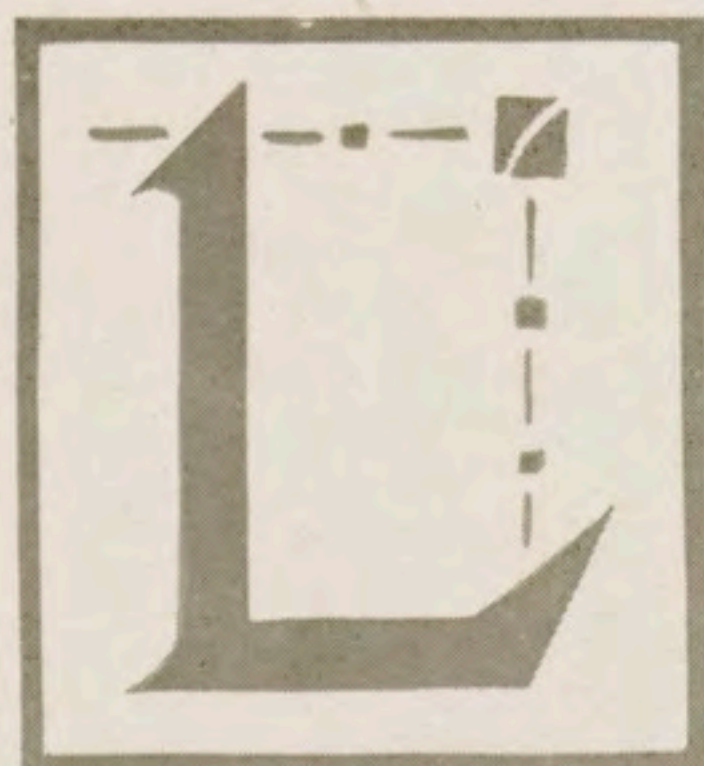


LA FIN D'UN TOUR A ANGERS

Roland Garros, au Circuit d'Angers, fut le seul à relever le défi des éléments déchainés et à en triompher, accomplissant au cours de ces deux journées la plus belle prouesse de l'aviation.

LA PSYCHOLOGIE DE L'AVIATEUR

Par ROLAND GARROS



La psychologie de l'aviateur peut être étudiée à un triple point de vue : 1° les qualités nécessaires pour faire de l'aviation ; 2° les sensations de l'aviateur ; 3° l'influence de l'aviation sur le caractère d'un pilote.

A celui qui se demande quelles sont les qualités nécessaires à l'aviateur, la réflexion et le bon sens répondent : le courage, le sang-froid, la présence d'esprit, la souplesse, l'adresse, la résistance physique, le coup d'œil et même un certain nombre de qualités purement physiques, un bon fonctionnement des organes respiratoires et de la circulation du sang et l'absence de vertige. Il est d'ailleurs indéniable que chacune de ces qualités doit être un élément du mérite d'un pilote. Malheureusement, l'expérience met en déroute tous les raisonnements.

Il est curieux de rappeler que, parmi les plus grands champions du nouveau sport, on en trouve plusieurs qui ont été réformés par le conseil de revision pour faiblesse de constitution, certains qui n'avaient pratiqué aucun sport et qui, par conséquent, n'avaient manifesté au-

cune qualité spéciale d'adresse ou de souplesse. Au contraire, on a vu des sportsmen accomplis, de jeunes athlètes rompus à tous les entraînements physiques, de brillants conducteurs d'automobiles

qui, après avoir montré toutes sortes d'aptitudes sportives, sont venus échouer devant les difficultés spéciales du vol. C'est à se demander s'il n'existe pas un sens spécial, une aptitude inconsciente du vol que peuvent d'ailleurs compléter d'autres qualités comme celles que nous avons citées, mais auxquelles rien ne peut suppléer.

Je ne crois pas qu'on puisse préciser davantage une réponse à cette question des qualités requises pour être aviateur et on ne pourra jamais affirmer, même à un homme qui aura mille fois montré son courage, son adresse, qu'il deviendra un bon aviateur. Une seule façon permet de le savoir, c'est d'essayer.

L'aviation contient quelques exemples de pilotes qui, n'étant pas faits, semble-t-il, pour devenir des champions, ont obtenu de grands succès, par un effort de volonté plus admirable, peut-être, que la facilité avec laquelle d'autres sont arrivés à la notoriété. D'une part, ces exemples sont rares ; d'autre part, les aviateurs dont il s'agit ne sont jamais arrivés à voler avec style, et, en parlant de style, je ne considère pas seulement l'élégance du vol, mais je pense surtout à la sécurité et aux possibilités.

En résumé, pour être aviateur, il faut d'abord avoir cette compréhension instinctive du vol que nous appellerons le sens de l'aviation. Celui qui le possède est certain d'arriver à bien voler. Pour devenir ensuite un champion, gagner des courses et battre des records, il lui faudra d'autres qualités, celles que nous avons énumérées plus haut.

Ce point étant traité, nous allons passer au second.

Qui de nous n'a pas entendu cette question : « Que ressentez-vous lorsque vous êtes là-haut ? » Question embarrassante à laquelle on répond toujours par une phrase banale, qui n'exprime que l'impuissance à décrire les choses ressenties. Il faudrait des volumes pour



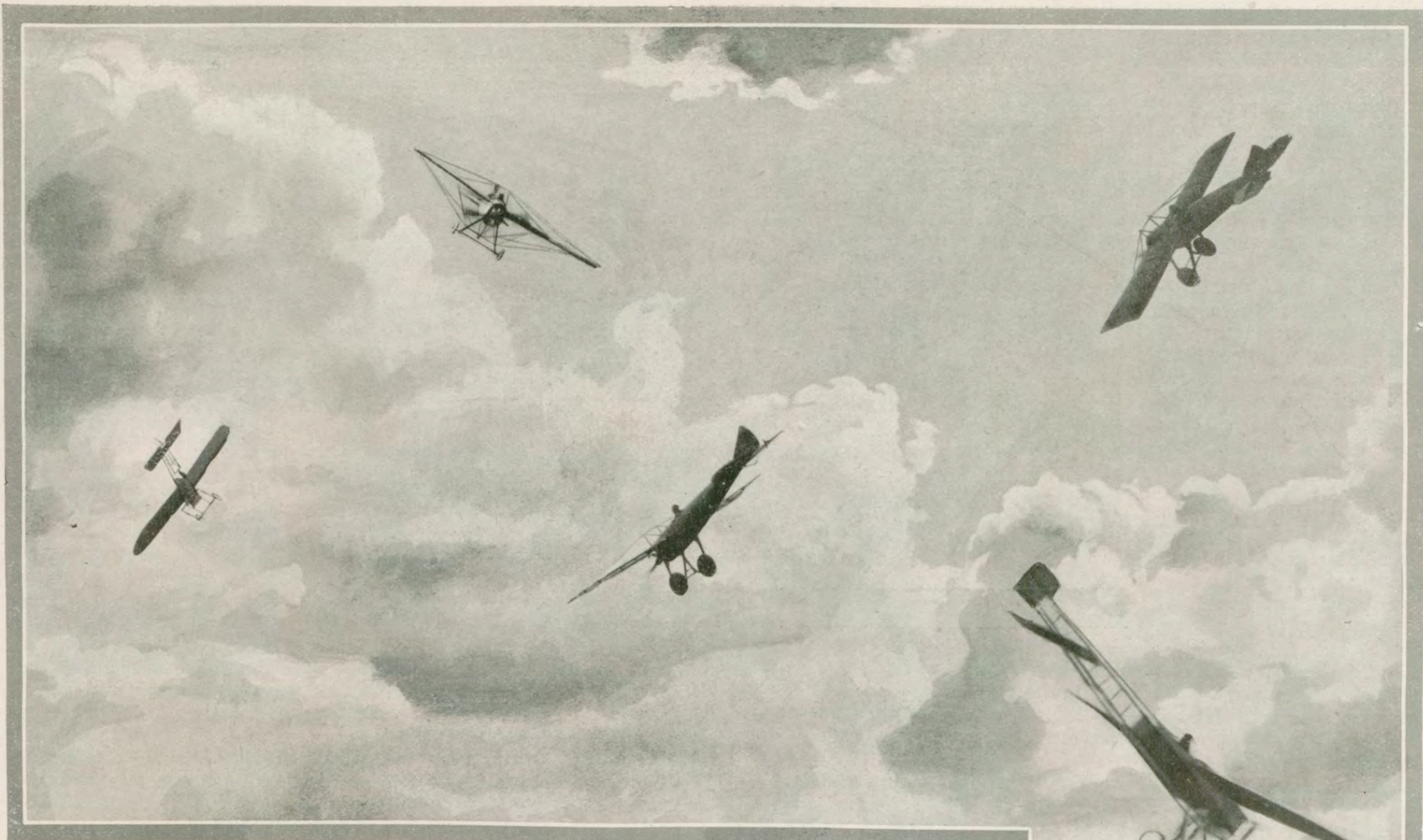
EDMOND AUDEMARS





0129000

11-20



LES ACROBATIES DANGEREUSES

Quelques acrobaties effectuées par nos rois de l'air ; acrobaties qui hélas ! coûtèrent la vie à plusieurs.

décrire les états d'esprit infiniment variés faits d'anxiété, de joie, d'étonnement, d'émotion, de bien-être, que peut procurer le vol.

Comment exprimer la joie du premier vol après l'angoisse des premiers essais ? Il est probable que, déjà, maintenant, les débutants n'ont plus le même émoi qu'il y a deux ou trois ans, lorsque, pour la première fois, on s'approchait d'un appareil.

Pour ma part, ma première sortie, au début de 1910, à Issy-les-Moulineaux, sur une « Demoiselle Santos-Dumont » restera une de mes impressions les plus inoubliables. Après mon baccalauréat en droit, j'avais abandonné les études juridiques, pour me consacrer au commerce d'automobiles.

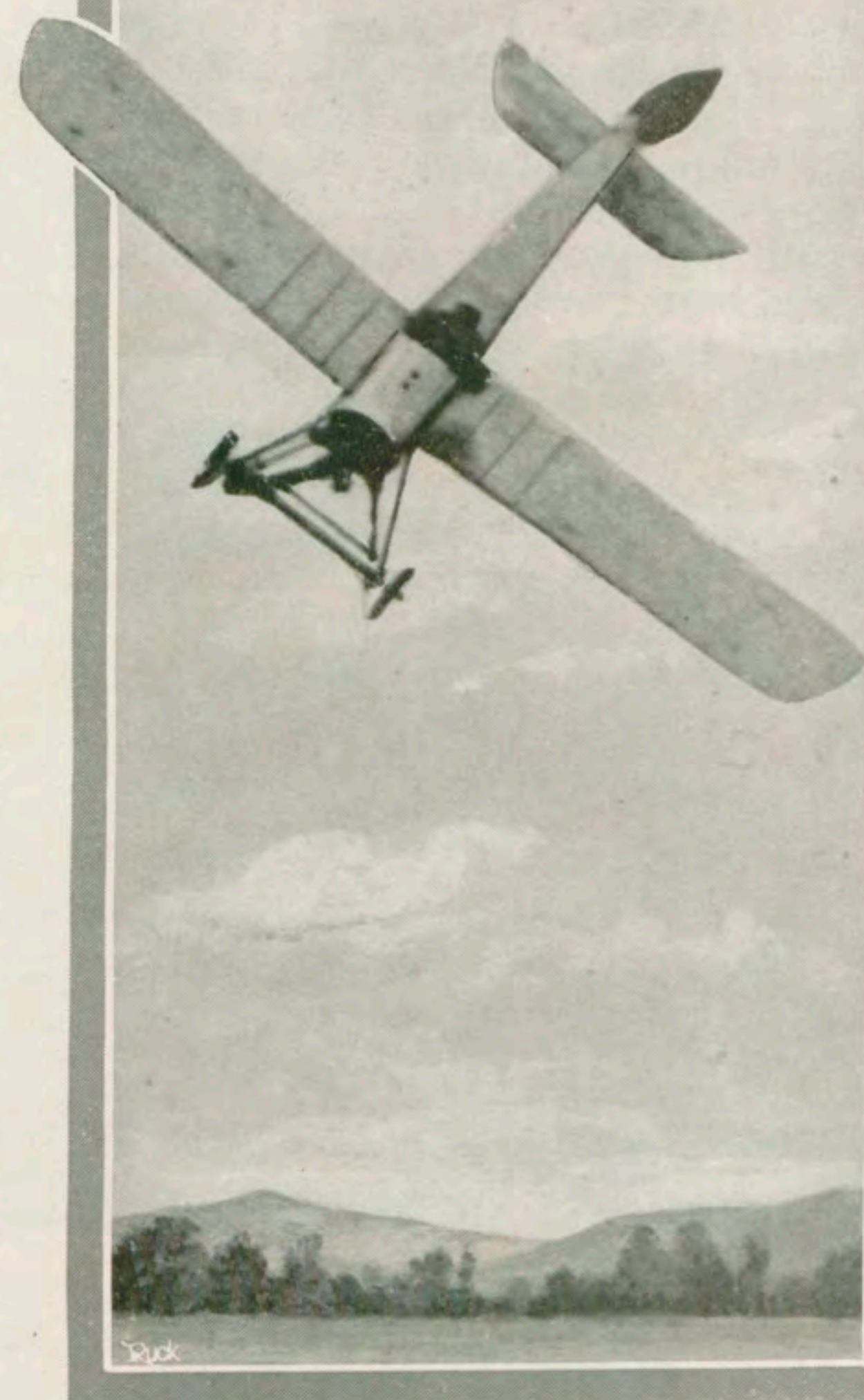
A ce moment, il y avait deux sortes d'aéroplanes : les grands, qui coûtaient dans les 20.000 francs, et les fameuses Demoiselles, sortes de miniatures, qu'on pouvait se procurer pour un prix relativement modique. Ma situation de fortune m'engagea à opter pour ce petit engin. J'en achetai un et me rendis à Issy-les-Moulineaux pour m'entraîner. Oh ! jour trois fois heureux ! Il y avait longtemps que je songeais à cette sortie. Je me voyais déjà voler. Mais comment ferais-je ? Je n'avais personne pour m'apprendre. Toutefois, je ne pensais pas un seul instant que je pourrais ne pas évoluer au bout de ma première séance. Le cerveau hanté de toutes ces idées qui s'entrechoquaient, faisant des montagnes russes d'optimisme et de pessimisme, j'arrivais au champ de manœuvres avec une certaine fierté, fort de ma supériorité sur les autres humains, qui n'avaient pas de machines volantes à leur disposition.

Je monte dans mon appareil, me ficelle avec des courroies, et pendant vingt minutes, mon mécanicien tourne l'hélice sans pouvoir mettre le moteur en marche. Mon rêve commençait à devenir un cauchemar et l'énervement remplaçait mon bel enthousiasme. Soudain, alors que tout le monde commençait à désespérer, au point que la foule formait un cercle compact autour de moi, le moteur consent à partir. Je ne regarde pas, fonce tête baissée, démarrant à 75 à l'heure. J'avais à peine parcouru 30 mètres quand un immense biplan, conduit par Maurice Clément, venait atterrir. Absorbé par mon travail et me demandant comment j'allais faire pour m'élever, je ne l'avais pas vu. Et il arriva droit sur moi. Je ne pus l'éviter, il coupa mon appareil en deux en faisant un monceau d'allumettes. Par miracle, je ne fus pas blessé.

Ainsi se terminait ma première sortie. Tout mon échafaudage de châteaux en Espagne et d'espérances, tout mon rêve étaient effondrés ! Triste crépuscule d'une si belle aurore !

Excellent camarade, Maurice Clément me fit donner un nouvel appareil et, cette fois, moins confiant et toujours ignorant de toutes les manœuvres pour voler, encore plus pour atterrir, je m'envolai cependant. Mais, en descendant, je cassai une roue, une de ces roues très légères, faites pour Santos-Dumont qui était un virtuose. Ce début m'avait servi d'aiguillon. Je reprenais toute mon énergie, m'entraînais avec enthousiasme, et à la douzième sortie (sorties de trois à quatre minutes), je partais en exhibition. Tels furent mes débuts qui, vous le voyez, furent fertiles en incidents et en sensations diverses.

Après une série de meetings en France, je partis en Amérique avec Audemars, Barrier et Simon, sous la direction de John Moisant. Quand je revins, je n'avais jamais encore volé plus

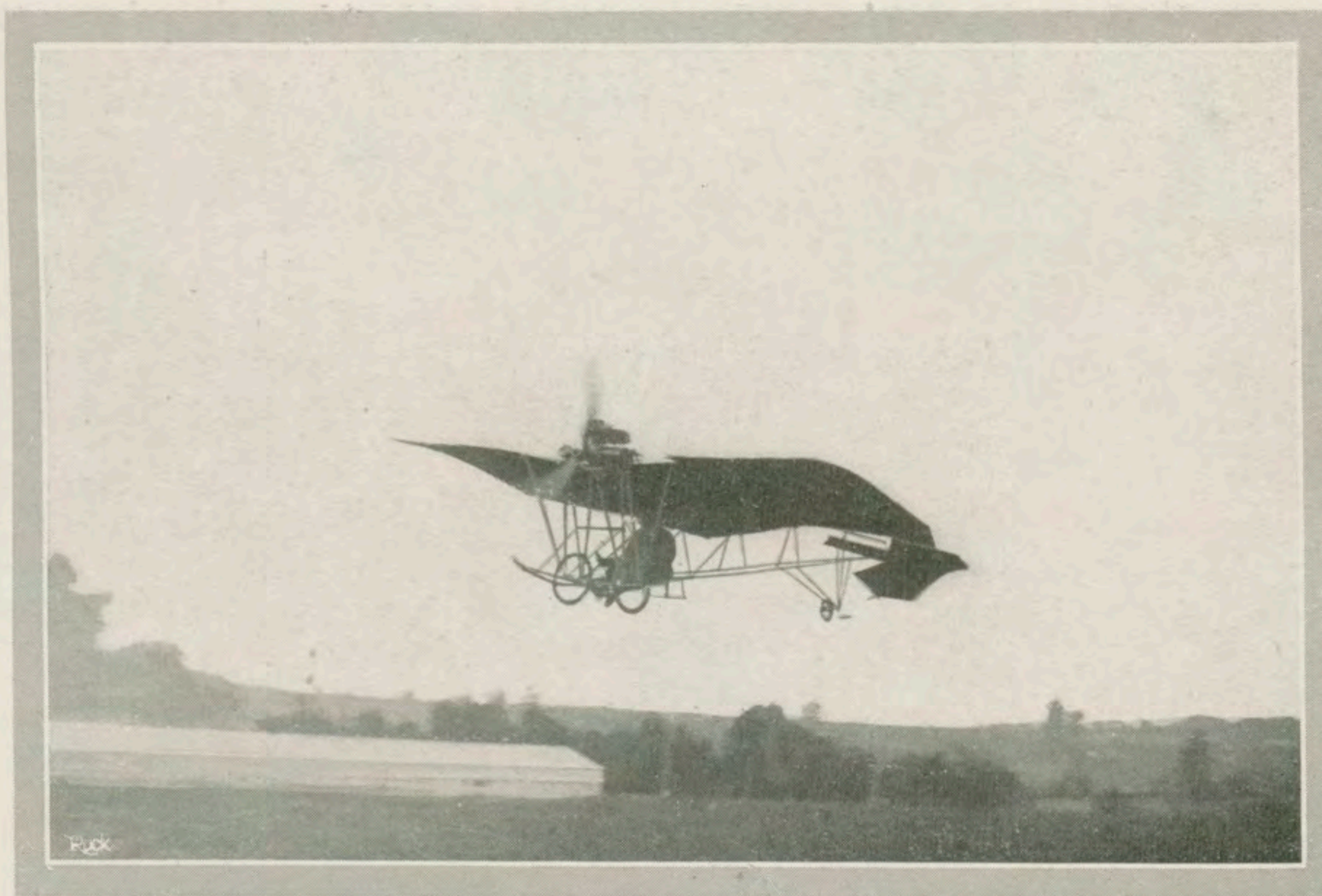


de 3 kilomètres sur la campagne et je partais dans la course Paris-Madrid, par mauvais temps, ne sachant pas comment on se repérait et n'ayant pas eu l'occasion de m'élever avec 80 litres d'essence, comme j'étais obligé de le faire. J'avais plutôt peur de cet excédent de bagages. Cette course me valut une nouvelle impression d'inquiétude et d'étonnement. Dès le départ d'Issy-les-Moulineaux, je rencontrais un brouillard intense. J'hésitais, connaissant les dangers de la brume, mais bah ! j'étais parti, je ne pouvais décemment revenir en arrière. Je continuais sans enthousiasme, mais je continuais tout de même et c'était l'essentiel. Mon premier point de repère était la tour de Montlhéry que m'avait indiquée avec force détails mon brave ami Alfred Leblanc. Soudain, dans une éclaircie, j'apercevais cette tour. Jamais je n'ai ressenti une aussi forte impression d'être sauvé. Je m'acharnais alors pour atteindre Angoulême : j'avais compris comment il fallait se repérer. Mon inquiétude avait disparu !

Vous voyez combien sont multiples les impressions que donne l'aéroplane, et ce qui fait leur charme, c'est qu'elles ne sont jamais les mêmes et qu'elles sont indéfinissables. Mon regret est de ne pouvoir les exprimer comme elles sont éprouvées, tant il serait intéressant de les décrire et de les analyser. Quels récits extraordinaires pourrait en tirer un écrivain de talent qui voudrait les faire comprendre au lecteur !

Je terminerai en essayant de vous dire celle qui, au Circuit d'Angoulême, ne cessa de dominer tous mes autres sentiments pendant la durée de l'épreuve. A la suite de mes courses de l'année dernière, j'avais acquis la certitude que je ne pourrais jamais triompher dans une compétition. Il me semblait que c'était pour moi une impossibilité et que, chaque fois, au moment où je tiendrais la victoire en main, un incident quelconque viendrait me la retirer. J'avais beau être seul en course dès le second tour, je n'étais pas plus rassuré. Et la même pensée obsédante me poursuivait, contrariant mes efforts.

Le soir de la première journée, j'étais heureux d'avoir accompli, sans incident, la moitié de ma tâche, mais mes craintes redoublaient pour le lendemain et je ne parvenais pas à vaincre mon trouble. A 10 kilomètres de l'arrivée, je manquais encore de confiance. Je voyais de loin le champ d'aviation d'Angers, je distinguais la ligne finale, mais il me semblait apercevoir également une apparition étrange et affreuse : un fantôme détruisait mon moteur, c'étaient des bielles qui sautaient, de l'essence qui manquait, un hauban qui craquait. En un mot, toutes sortes d'hypothèses peu rassurantes. Et, j'attendais, stoïque, le cataclysme qui, selon moi, allait m'empêcher d'arriver au but. Fort heureusement, il ne se produisit pas et, lorsque j'eus coupé l'allumage au-dessus de l'aérodrome, je poussai alors un soupir de satisfaction : « Mainte-



LES DEBUTS DE GARROS

Roland Garros, par raison d'économie, débuta, ainsi que son ami Audemars, sur Demoiselle.

nant, me disais-je, même si mon moteur avait une panne, je gagnerais malgré tout. » Mais je vous assure qu'il n'est pas agréable de voler aussi longtemps avec une semblable appréhension.

Et, cependant, ce sont ces impressions tantôt douces, tantôt odieuses, qui font aimer passionnément l'aviation.

Chez un aviateur, il se passe invariablement une sorte de combat entre l'instinct de conservation d'une part, et le désir de voler d'autre part. Au bout de quelque temps, l'un ou l'autre cède. Quand l'entraînement ou les premières performances ont permis à l'homme de se juger lui-même, ou bien c'est l'instinct de conservation qui triomphe, prouvant que le pilote ne volait qu'à force d'énergie et de volonté, ou bien il cède, et le sujet en

question en est arrivé au vol facile et naturel, qui est certainement le moins dangereux, car il entre dans le domaine du réflexe et ne réclame plus le moindre effort.

Ceux qui volent par un effort de volonté arrivent fatalement, un jour ou l'autre, à une période d'écoeurement où ils sont incapables de surmonter l'instinct de conservation. Cette période se prolonge parfois et c'est l'écoeurement définitif. A ceux-ci, il manquait le sens ou plutôt l'instinct, l'intuition du vol. Ils s'étaient égarés dans le royaume des oiseaux, mais ils n'étaient pas nés avec des ailes. Au contraire, l'entraînement, chez ceux qui sont spécialement doués, amène une diminution, une atrophie de l'instinct de conservation. Ils arrivent alors à courir les plus grands risques et à tenter les prouesses les plus audacieuses, non plus par témérité, mais parce qu'ils ont endormi, en eux, ce fameux instinct. Il n'est pas juste de dire qu'ils ont du courage : celui qui accomplira un vol extrêmement dangereux peut très bien avoir peur dans son lit, la nuit, au moindre bruit.

Ce qui étonne dans l'aviation, c'est qu'elle développe les qualités qu'on lui apporte, à un degré vraiment extraordinaire. La rapidité de pensée devient fantastique, le pilote arrive à sentir les organes du moteur, même sans être technicien, au point que, lorsqu'il descend, il peut déclarer, avec exactitude, à ses mécaniciens, vers quoi ils doivent pousser leurs recherches pour la mise au point. Une association d'idées, prodigieusement rapide, s'effectue dans le cerveau et ce n'est pas toujours agréable, car au moment où le moindre incident se produit, avant que les effets aient été ressentis, l'aviateur l'a rapproché d'un semblable arrivé à un de ses camarades et dans lequel celui-ci s'est blessé ou tué.

Certes, l'aviation apporte à celui qui s'y adonne une multitude de sensations tour à tour délicieuses ou vraiment désagréables, mais c'est pourquoi nous aimons voler, car c'est là le seul sport qui tient sans cesse l'esprit en éveil, sous des formes toujours nouvelles.

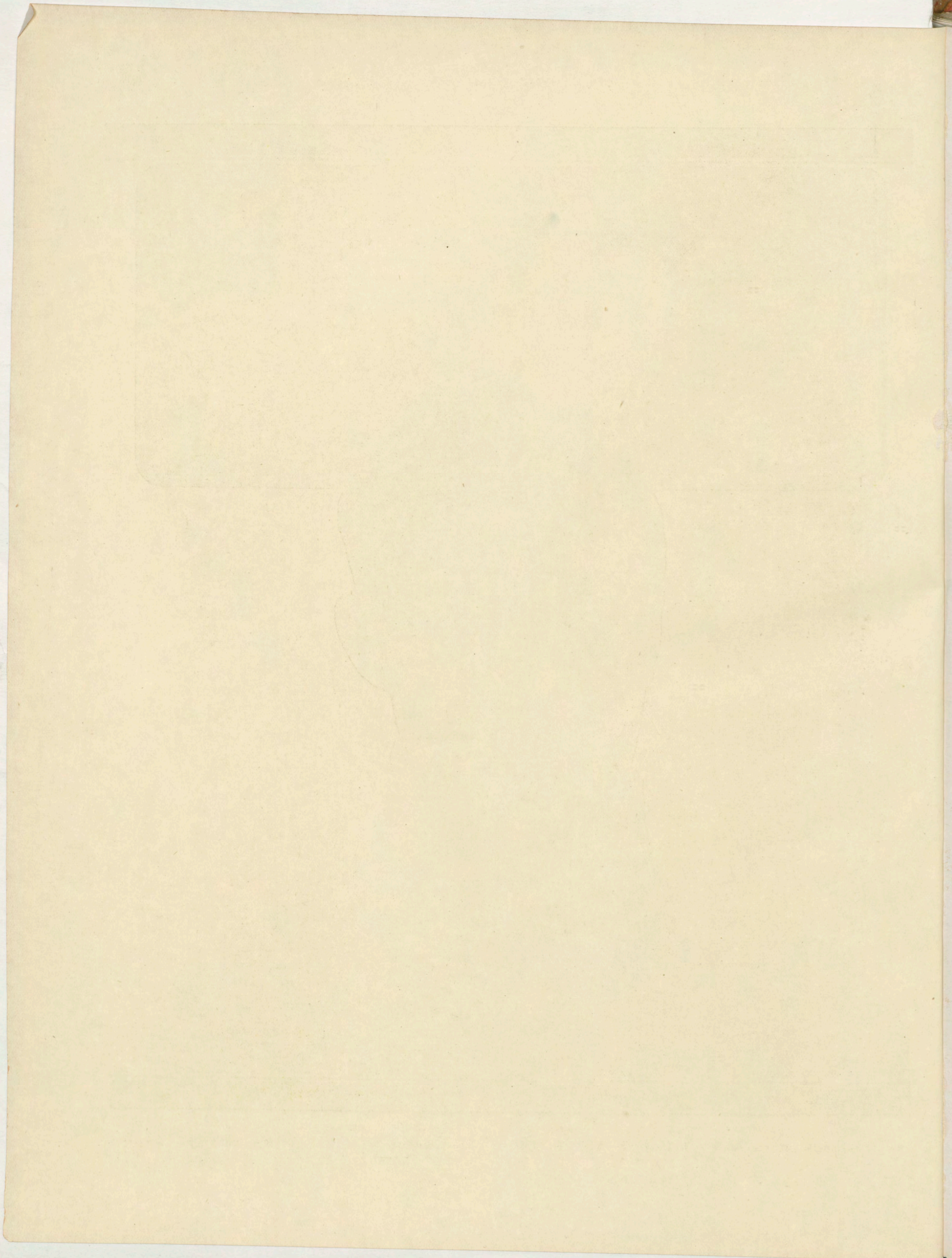
ROLAND GARROS.





WILLIAM LAURENTZ







LES CHAMPIONS DE L'ANNÉE



G. THUBÉ

VAINQUEUR DES RÉGATES DE STOCKHOLM, A BORD DU « MAC-MICH »



MAURICE BIENAIMÉ

VAINQUEUR DE LA COUPE GORDON-BENNETT DES SPHÉRIQUES



(Composition inédite de Jean Lefort.)

MALGRÉ LES ÉLÉMENTS DÉCHAINÉS, GARROS SUR SON BLÉRIOT, GAGNE LE CIRCUIT D'ANJOU

Jamais épreuve d'aviation ne fut plus angoissante que le Grand Prix d'Anjou. Tous les spectateurs qui purent admirer la lutte de Garros contre les éléments en furie garderont le souvenir de ce minuscule oiseau blanc, doué d'une âme humaine, bondissant de nuage en nuage, dans un ciel d'encre percé de loin en loin de lueurs blafardes, dans une tourmente qui déchiquetait les oriflammes et poursuivant inlassablement sa route, jusqu'au moment où d'un dernier coup d'aile, il venait se reposer au sol, après avoir vaincu.





LES CHAMPIONS DE L'ANNÉE



MOUNIC

CAPITAINE DU STADE TOULOUSAIN, CHAMPION DE FRANCE DE RUGBY



PAUL COLAS

CHAMPION DE TIR AUX JEUX OLYMPIQUES DE STOCKHOLM

LA VIE AU GRAND AIR NOËL

G. BOILLOT

*Le vainqueur du Grand
Prix de l'Automobile-Club.*





GEORGES BOILLOT



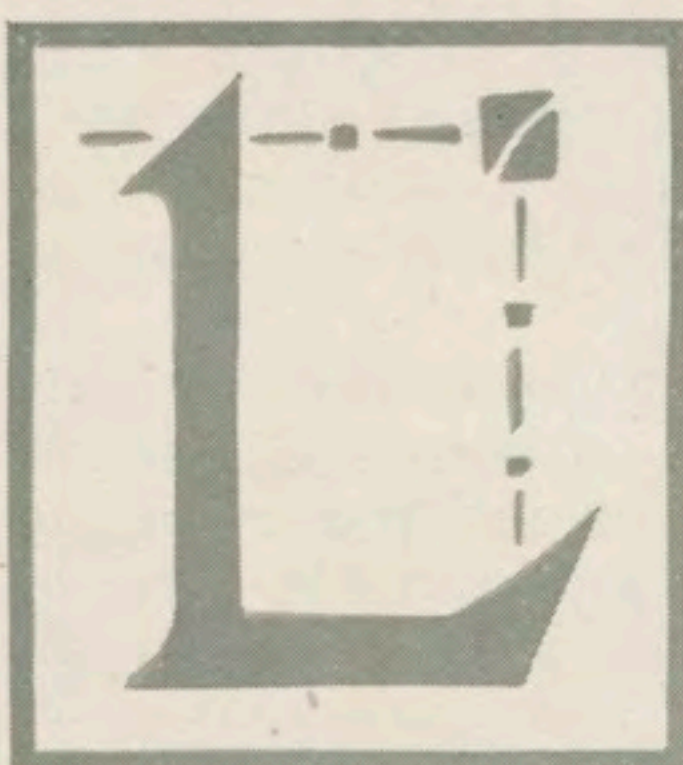


LA TRAVERSÉE D'EU

Au Circuit de Dieppe, les concurrents traversaient Eu en vitesse.

LES JOIES DE LA VITESSE

Par GEORGES BOILLOT



Le fait d'avoir piloté une excellente voiture, lauréate de quelques grandes épreuves, n'implique pas que l'on soit apte à intéresser les lecteurs avisés d'une publication complète et documentée comme sait l'être la *Vie au Grand Air*.

Aussi, au moment où je commence ces lignes, suis-je sujet au même trac que celui qui m'étreint pendant les instants qui précèdent le départ d'une course, instants qui paraissent des siècles, dans la désespérante attente de la formule sacramentelle : cinq, quatre, trois, deux, un. Partez !

Partez ! En des circonstances différentes, le même mot produit le même effet : le trac a disparu avec ces premières lignes, comme il disparaît avec les premiers tours de roue. Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* seront plus indulgents que la route ne l'est généralement. La tâche sera moins dure, fonçons vers le poteau !

Partez ! Enfin le mot magique attendu, désiré ou craint est prononcé ; dans un sourd grondement, la dernière syllabe se perd, un ronflement qui croît, se trans-

forme en un bruit de toile qu'on déchire, quelques pierres qui, arrachées de la route, volent vers des bas-côtés plus tranquilles, un point noir qui disparaît, la course est commencée.



Pendant des heures, les hommes, qu'emporte dans son fantastique déplacement la fine bête d'acier, vont livrer une lutte sans merci au temps, à la route, à leurs concurrents.

Que se passe-t-il dans leur cerveau ? Quelles peuvent être les pensées du conducteur qui, les muscles bandés, les mâchoires contractées, mènera au succès ou à la défaite une des plus belles manifestations de l'intelligence humaine ? Quelles sont les raisons qui font que ces deux êtres, qui pourtant connaissent les dangers inhérents à leur métier, risquent ainsi leur vie de gaieté de cœur ?

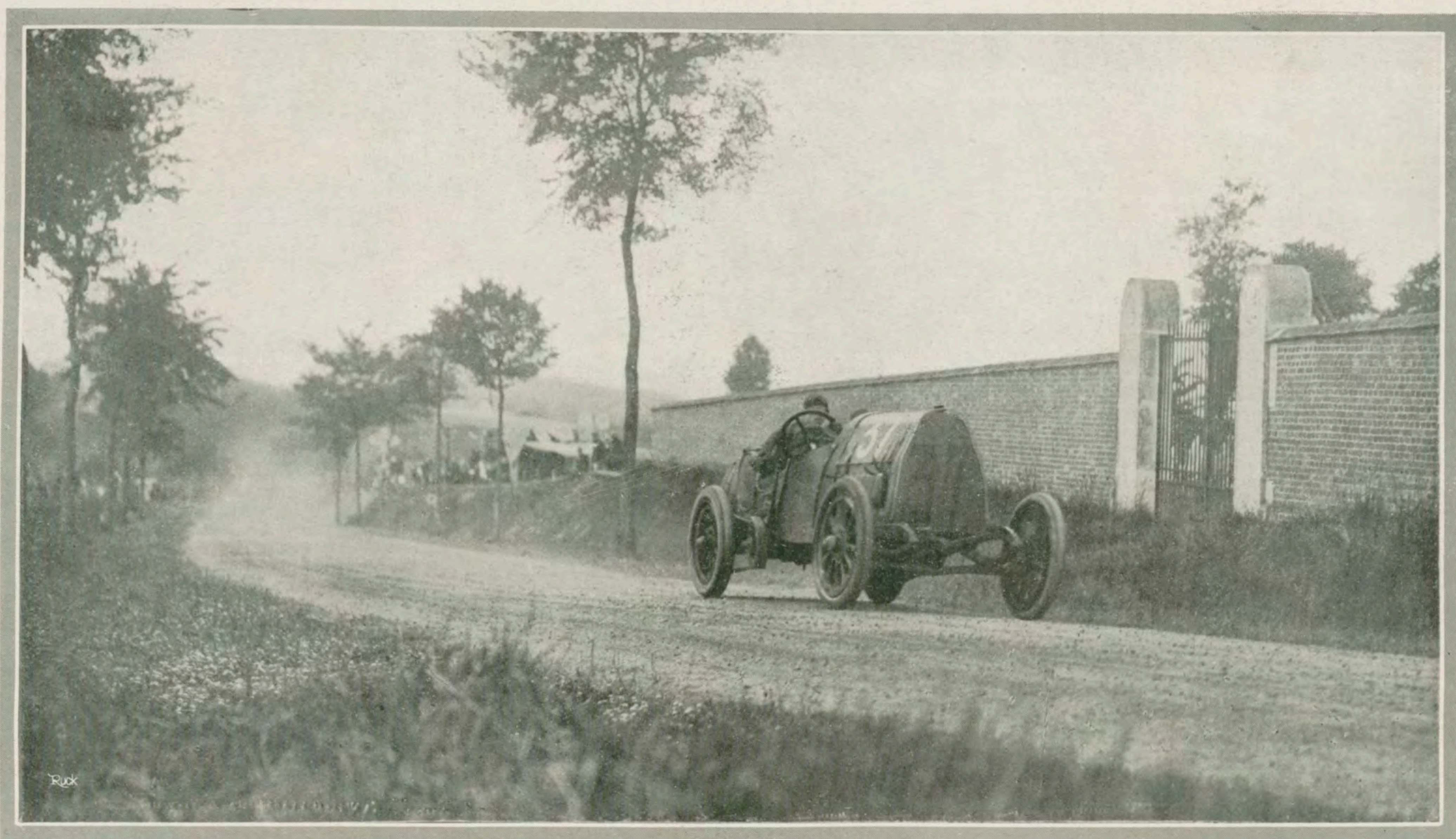
Ce sont les questions que m'a posées la *Vie au Grand Air*. Je vais y répondre de mon mieux, en me servant de mes impressions personnelles et de celles que j'ai pu recueillir auprès de mes collègues ou autres manieurs du volant. Je ne pourrai évidemment pas donner ici les raisons générales avec toute leur valeur, car il peut y en avoir autant qu'il y a de conducteurs de voitures de course, mais à mon avis, ces raisons sont celles-ci :

La recherche des sensations que procure la vitesse. L'amour de la lutte. Le désir de vaincre.

L'appât d'un gain et d'une gloire plus qu'aléatoires.

La vitesse ! Lorsque retentissaient à mes oreilles les noms des Lancia, des Théry, des Nazzaro, lorsque mes aspirations et mes rêves me transportaient au volant d'une voiture, il ne m'apparaissait pas qu'il y eût rien de plus beau, de plus intéressant, de plus idéal que la course. Le temps a fait son œuvre, les courses ont fait le reste ; chaque nouvelle année, chaque nouvelle épreuve a emporté une partie de mes illusions, une seule joie m'est restée complète : l'âpre joie de la vitesse.

Quelles sensations exquises l'on ressent à parcourir les lignes droites à perte de vue, sur lesquelles la voiture semble aspirée vers un but jamais atteint !



BRUCE BROWN DEVANT LE CIMETIÈRE DE LONDINIÈRES

Le brillant gentleman américain, Bruce Brown, qui livra un duel des plus émouvants à Boillot dans le Circuit de Dieppe, s'est tué à Savannah, en s'entraînant pour le Grand Prix d'Amérique.

Il apparaît que subitement animés par une baguette de fée, les bornes kilométriques, les arbres, les haies, tout ce qui borde la route, en somme, se précipite au-devant de la voiture. Les paysages apparaissent comme en un film cinématographique que l'on déroule. A peine une image s'imprime-t-elle sur la rétine, qu'elle est remplacée par une autre plus pittoresque et toujours nouvelle. Chaque arbre, chaque maison en bordure de route fait résonner d'une façon différente l'échappement qui martèle les tympans et transforme en une rude musique la voix de la voiture en marche.

Puis, c'est la descente où la voiture paraît tomber pour, en bas, rebondir et ne gravir que mieux la côte qui apparaît comme un mur dressé en défi à la dévoreuse d'espace.

Collé dans le baquet, accroché au volant, un pied rivé à l'accélérateur, l'homme ne fait plus qu'un avec la machine. Qu'importe l'air qui siffle à ses oreilles, au point de le rendre sourd, les pierres qui, projetées par les pneus, terminent leur trajectoire sur ses mains ou sur ses épaules, qu'importe la douleur causée par le choc des insectes contre la figure, qu'importe la difficulté de respiration, le rêve se poursuit, se transforme en un désir d'aller plus vite, toujours plus vite.

L'habitude est une seconde nature ; le proverbe est vrai, même en ce cas ; les sensations que procure la vitesse diminueraient, puis disparaîtraient, si la route se poursuivait uniformément droite. Conduire une voiture à 180 m'a paru une chose impossible, lors de ma première sortie ; mon premier essai fut un désastre, car quelques kilomètres me suffirent pour me causer une douleur intolérable dans les bras, les épaules et les muscles du cou. J'eus, à ce moment, une des plus mauvaises impressions de ma vie de coureur, car je fus atteint par le découragement. Il me sembla alors que jamais je ne pourrais résister à une pareille tension nerveuse et fournir une telle dépense d'énergie.

Quinze jours après, je parcourais cinq cents kilomètres par jour, sur une route que nous avions fait garder : l'entraînement avait fait son œuvre ; il m'avait également prouvé que si la route ne présentait pas de difficultés, l'intérêt de la vitesse disparaîtrait. Mais les embûches que tend la route vont se présenter, la lutte commence.

Lorsqu'après une ligne droite, une courbe ou un virage apparaît, toutes les facultés de l'homme entrent en travail. Netteté du

coup d'œil pour l'appréciation de la distance, de la nature du sol, du rayon de la courbe ; calcul de l'effort à faire sur une pédale ou un levier de frein. L'ouïe doit être attentive : le coup de frein est-il trop violent ? un léger sifflement l'annonce, c'est le pneu qui se lime sur la route, il faut le ménager, et puis les roues arrêtées, c'est l'adhérence perdue, l'embardée inévitable ; or, comment se termine une embardée ? Mal, généralement.

C'est un des moments où les sensations croissent en intensité, une angoisse relative étreint le cœur, car, même sur une route connue, l'on peut avoir des surprises à chaque tour. Telle courbe qui pouvait être prise à 130 est impossible à prendre à 120, après quelques tours. Les voitures concurrentes ont raviné la route et fait ce que nous appelons, en termes de coureurs, une superbe courbe de route à billes.

L'explication du terme saute aux yeux, les roues ne peuvent plus avoir d'adhérence sur les pierres déchaussées, la voiture chasse sur ses roues sous l'effort de la force centrifuge et semble rouler comme sur des billes ; elle ne tarde pas, d'ailleurs, à prendre la ligne la plus directe pour se rendre dans le fossé, si la vitesse limite a été dépassée.

Quelquefois, quand les roues extérieures s'accrochent et que les pneus font, dans le sol de la route, l'office d'un soc de charrue, une brusque pensée surgit, s'empare du cerveau qu'elle ne lâchera qu'une fois la courbe terminée.

Si un pneu éclatait ?

Cet incident qui, d'après les questions posées, paraît hanter le cerveau des profanes de la vitesse, a une importance relative dans une ligne droite. Le bruit qu'il produit se confond avec le sifflement de l'air et l'échappement, l'écart brusque de la voiture dans le sens de l'éclatement, est un avertissement précis.

Maintenir la voiture sur la route est relativement facile dans les cas ordinaires. La bûche fatale est à peu près assurée dans les cas suivants : lorsque le pneu, mal assujéti sur la jante, sort et s'enroule autour des pièces de direction ou lorsque la voiture, se trouvant près du bas-côté, au moment de l'éclatement, l'écart est suffisant pour la projeter sur celui-ci, dont les caniveaux manifestent énergiquement leur façon d'apprécier cette brusque intrusion.

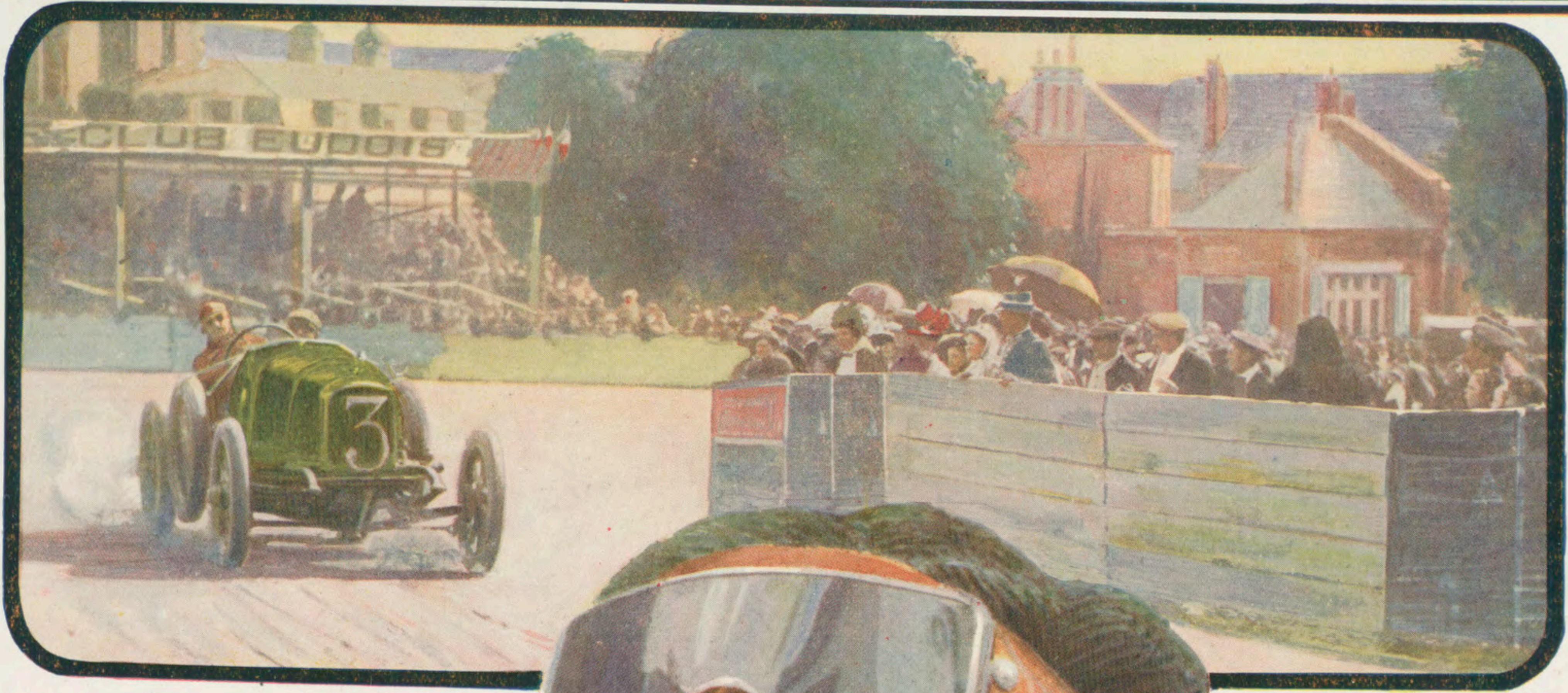
Dans un virage brusque qui, contrairement à ce que croit le spectateur, est pris à une vitesse réduite, l'éclatement cause généra-

LA VIE AU GRAND AIR NOËL

V. R I G A L

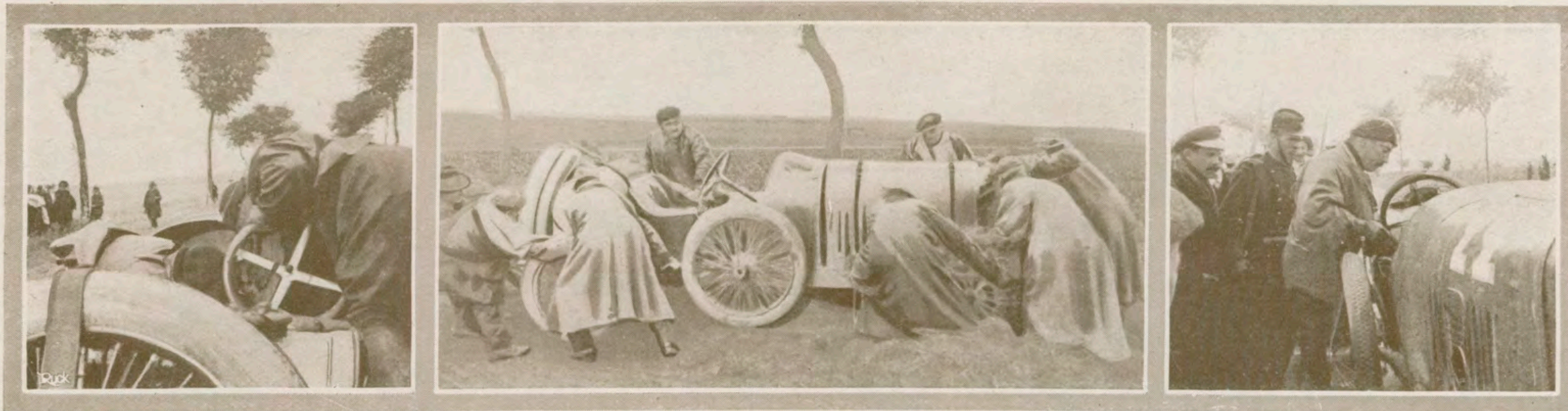
*Le vainqueur de la Coupe
de l'Auto.*





VICTOR RIGAL





LES MALCHANCES D'UN TRIOMPHATEUR

A droite et à gauche, Boillot répare, à Dieppe, une panne qui aurait pu lui être fatale. Au milieu, ayant manqué une courbe à Boulogne, il manqua de se tuer contre un mur.

lement plus de bruit que de mal; une roue cassée, un essieu faussé ou même simplement un simple tête à queue sont les inconvénients de la mort du pneu. Beaucoup plus graves sont les conséquences de l'éclatement dans une courbe prise à grande vitesse. Là le danger est terrible!

Que ce soit à l'avant ou à l'arrière, la culbute est à peu près certaine et Dieu sait quelle culbute! La voiture fait généralement quelques tours sur elle-même et termine sa trajectoire contre un arbre ou dans un fossé. Ses occupants ont quelquefois la chance de faire un vol plané assez réussi. D'autres fois, ils terminent là leur carrière.

La route a pris sa revanche.

Ces accidents sont heureusement rares. Chaque conducteur a une énorme confiance en soi et en sa chance et chaque mécanicien, une confiance aveugle en l'homme à qui il confie sa vie. A eux deux, ils trouveront toujours une explication à l'accident qui a coûté la vie à un de leurs collègues; ils sont persuadés qu'il ne peut pas leur arriver un accident semblable et, la courbe passée, le pied appuie à nouveau sur l'accélérateur; la lutte recommence plus âpre que jamais.

Une voiture concurrente apparaît, progressivement la distance diminue, peu à peu les formes se dessinent, c'est telle marque, le numéro est lisible, l'homme est bon, la lutte sera chaude. Encore quelques minutes qui semblent des heures, des lignes droites sont franchies, des côtes avalées. Y a-t-il des virages et des courbes sur cette route? on ne pourrait le dire, les mouvements de freinage, de conduite, les changements de vitesse sont des mouvements réflexes. Seule, la pensée qu'il faut à tout prix passer subsiste. Un grillage brusquement relevé devant la figure. La volée de pierres commence. Suivant des trajectoires différentes, elles atteignent tous les points de la voiture. Les tôleries résonnent différemment, les tamis annoncent sourdement les coups plus violents, une douleur aiguë, causée par une pierre qui semble mieux dirigée, fait serrer plus violemment les mâchoires; puis, c'est à nouveau l'air pur, le concurrent cède. Dans un bruit infernal, les voitures parcourent, côte à côte, quelques mètres; encore un effort, le concurrent est passé. L'énergie a des limites, la fatigue agit sur le cerveau comme sur les muscles, le moteur humain, lui aussi, a besoin de soins. Il est difficile, en course, de lui en donner de suffisants. Et c'est ce que nous regrettons tous.

L'homme doit lutter contre la douleur que lui causent, dans les bras, les vibrations de la direction; quoique entraînées, les mains se crispent autour du volant et ne tardent pas à présenter des ampoules douloureuses, mais ces inconvénients sont nuls à côté de ceux causés par la fatigue du cerveau, qui se traduit par l'oubli de la vitesse. C'est ce contre quoi le conducteur a le plus à lutter. S'il n'a pas le compteur précis qui lui indique la vitesse qu'il fait à tout instant, la route se chargera de lui rappeler brutalement qu'on ne la conquiert pas sans lutte et sans valeur.

Pour mon propre compte, j'ai eu souvent à pâtir de sa trahison et de mon excès de confiance. Cette année, au meeting de Boulogne, j'ai failli deux fois dire adieu à la vie. La première, pour avoir consciencieusement raté une courbe de route et la deuxième pour avoir négligé un dos d'âne en travers de la route. J'ai eu de la chance dans les deux circonstances.

Les étoiles vont vite, la mienne doit me suivre partout et tout prévoir. Elle avait prévu la veille qu'un tas de terre meuble serait préférable aux arbres pour me recevoir dans la courbe de route; elle le fit sagement déposer.

Le lendemain, quand elle me vit quitter le sol sur le dos d'âne et tenter une envolée qui aurait pu se terminer sur la carrosserie, elle s'occupa probablement seule de la direction, car il me serait impossible de dire pourquoi, après avoir caressé une maison à droite et frôlé une haie à gauche, la voiture revint sur la route, sans aucun dommage.

Cette chance qui me poursuit dans tous mes accidents n'est malheureusement pas l'apanage de tous; la liste de ceux qui ont disparu, victimes de la route, de la vitesse, de la volonté de vaincre, s'allonge. Et c'est avec une émotion sincère que je songe à ceux qui ont payé de leur existence la rançon du progrès. Pauvres garçons, que la moindre inattention, l'éclatement d'un pneumatique ou une aspérité invisible de la route ont placé sur le martyrologe de l'automobile.

Les noms de mes malheureux amis Giuppone, Bruce Brown et son mécanicien, Tony Scheduling, qui viennent de s'y ajouter prouvent que même les plus valeureux doivent payer leur tribut à la vitesse. Ils n'empêcheront pas que d'autres jeunes énergies se jettent dans la lutte, en ayant, comme nous, pour devise: « Plus vite, toujours plus vite! »

GEORGES BOILLLOT.





LES CHAMPIONS DE L'ANNÉE



RENÉ RICARD

QUI A BATTU LE RECORD DU SAUT EN HAUTEUR, AVEC 2 M. 36, SUR SON CHEVAL "MONTJOIE"



LES CHAMPIONS DE L'ANNÉE



M. JUGE-MONTESPIEU

QUI A SAUTÉ ÉGALEMENT 2 M. 36, AU CONCOURS HIPPIQUE DE VITTEL, SUR SON CHEVAL " BISKRA "



L'ULTIME FOULEE

La course de 5.000 mètres, qui se disputa à Stockholm au cours des Jeux Olympiques, restera à jamais célèbre ; Hans Kolehmainen, dans une suprême détente, réussit à gagner, battant notre champion Jean Bouin d'une poitrine.

NE CHERCHONS PAS A IMITER

PAR JEAN BOUIN



AUJOURD'HUI que toute la presse sportive et politique a copieusement exposé sa façon de voir sur la dernière Olympiade, je vais me permettre de donner sur le même sujet l'appréciation que ma modeste compétence me suggère.

Plusieurs de mes camarades ont donné à la presse des interviews, dans lesquels ils se plaignaient de diverses choses. Les uns attribuaient la cause de leur insuccès à la mauvaise qualité de l'alimentation, à la défectuosité des lits, qui ne leur permettaient pas de se reposer aussi confortablement qu'ils l'auraient désiré. D'autres ont maugréé contre l'incapacité d'un entraîneur, qui, ma foi, ne vient pas faire grand'chose dans cette affaire, puisque les plaignants n'étaient pas plus disposés à l'écouter, que lui à s'occuper de la mission qui lui incombait.

Bref, beaucoup d'athlètes ont exprimé des griefs contre les dirigeants, lesquels, je dois le reconnaître, étaient beaucoup plus occupés du point de vue administratif que du point de vue technique. On leur a également reproché de s'être com-



portés plutôt en touristes heureux de visiter un pays merveilleux qu'en véritables dirigeants des champions français.

Je ne peux pas approuver entièrement ces considérations, car, à Stockholm, nous eûmes une excellente cuisine française, nous fûmes

même gâtés. Le chef étant un Français, nous soignait tout particulièrement : quelques malins lui avaient fait croire que, pour gagner une épreuve, il fallait absolument savourer d'abondants rosbifs...

En ce qui concerne le dortoir, les athlètes ne devraient être mécontents que d'eux-mêmes. Tout avait été prévu : à l'exemple de l'installation des Yankees, de grands rideaux noirs ne laissaient pas pénétrer le crépuscule persistant de Stockholm dans les chambres, qu'il serait plus exact d'appeler chambrées, puisque neuf hommes les occupaient. Mais nos représentants ont quelque peu oublié que les dortoirs étaient faits pour y dormir et pour y laisser dormir ceux qui tenaient à se reposer.

Ainsi, mon camarade Pautex, à qui nous accordions une chance dans le Marathon, en raison de sa sérieuse préparation, me déclarait, presque tous les matins, qu'il n'avait pu dormir. J'appris que ses camarades rentraient tous à des heures différentes, dix heures, onze heures, une heure et même trois heures.

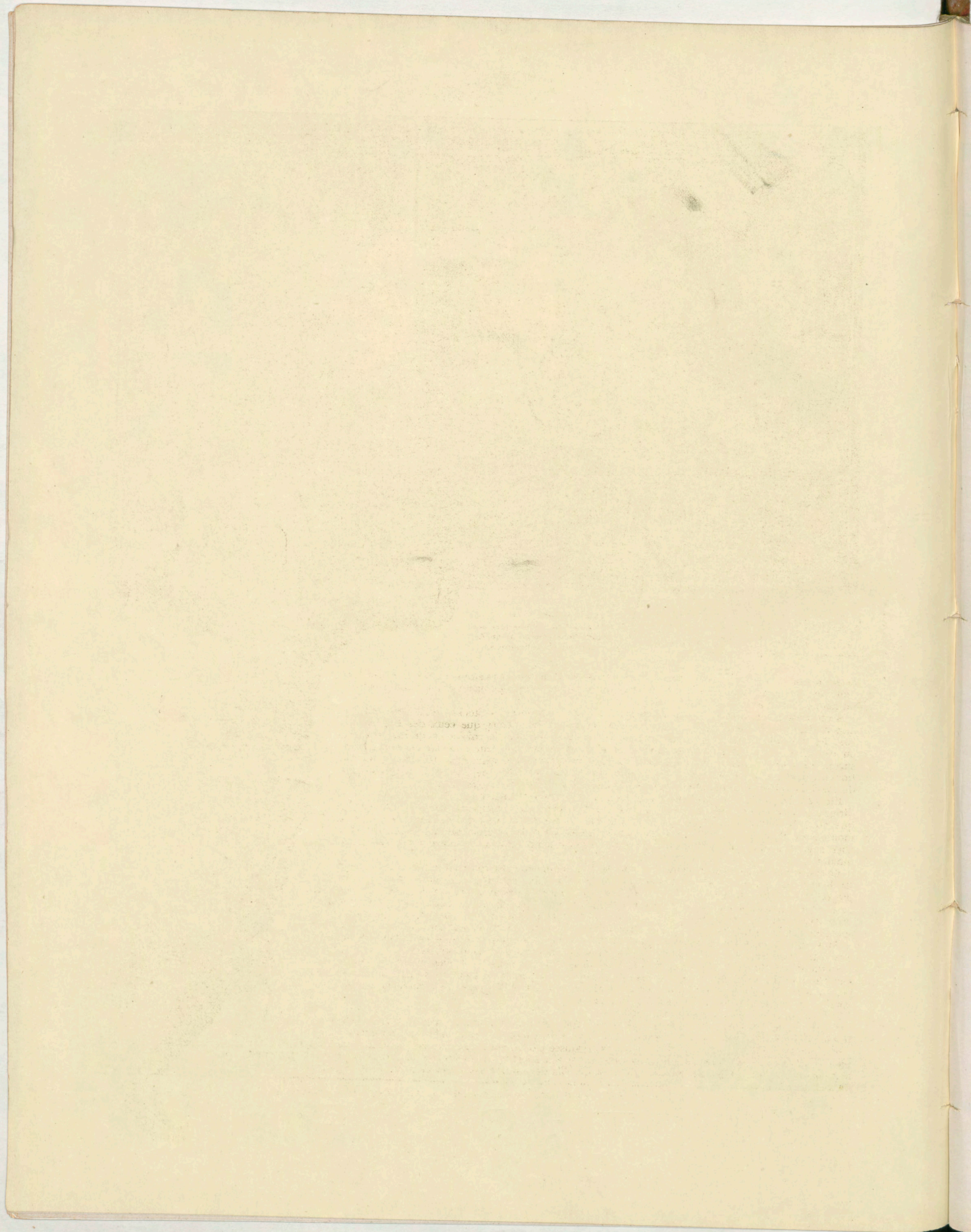
Si l'on tient compte que le sommeil est l'un des facteurs les plus nécessaires au sportsman pour acquérir la forme, on reconnaîtra les graves inconvénients de cette privation de repos.

Les Américains appliquaient des mesures énergiques à leurs hommes qui ne regagnaient pas avant l'heure réglementaire le bateau le *Finland*, sur lequel ils étaient logés : à onze heures, la passerelle était retirée et plus personne ne pouvait monter à bord. Les représentants du team étoilé ne s'amusaient pas à violer la consigne, car cela les aurait obligés à passer la nuit à la belle étoile, les hôtels regorgeant de monde, et tout espoir de trouver un nid occasionnel devant être abandonné en Suède... De plus, je suis convaincu que le lendemain, notre retardataire aurait reçu un accueil moins qu'empressé de la part des entraîneurs. Les heures de repos, sommeil, réveil, d'entraînement, de massage, de repas et



THORPE







L'ARRIVÉE DE L'ÉQUIPE SUÉDOISE DANS LE 5000 MÈTRES

Les Suédois se firent surtout remarquer aux Jeux Olympiques par leur grande homogénéité. A droite, le Finlandais Kolehmainen.

de sieste étaient réglées comme dans un couvent. Aussi, il ne faut pas s'étonner que nos concurrents, qui menaient, à tous les points de vue, une vie monastique depuis un grand mois, aient pu donner leur maximum d'effort.

A ces raisons importantes, mais accessoires, de notre infériorité à Stockholm, il convient d'en ajouter d'autres plus sérieuses. Je crois que nos torts sont les mêmes que ceux des Anglais qui, eux, les ont franchement reconnus, sans soulever des questions de cuisine ou de lits trop durs ou trop moelleux. Les sportsmen anglais, en effet, ont avoué que leur mauvais classement était surtout dû à leur mauvaise préparation, aux règlements surannés gênant les rencontres internationales libres, d'où impossibilité pour leurs athlètes de connaître, depuis les Jeux Olympiques de 1908, la valeur et la qualité de leurs nationaux vis-à-vis des étrangers.

Eh bien! ce qui a tué l'athlétisme anglais nous a été funeste également. A qui la faute? A nos dirigeants, qui ont cru bien faire en copiant bénévolement nos voisins d'Outre-Manche. J'espère que nous ne suivrons plus cette tactique qui fut vraiment trop désastreuse. Cessons d'être des moutons de Panurge, et souhaitons que le sport français soit le résultat de nos propres recherches, soyons ce que nous devons être par suite de notre tempérament, de notre nature et de nos mœurs.

Le sportsman de Grande-Bretagne profite de la semaine anglaise qui facilite son entraînement. En France, nos jeunes gens ne jouissent pas de la même liberté. Aussi, cherchons et surtout employons les moyens de nous entraîner et de lutter à chances égales avec nos concurrents. Si nous désirons, nous aussi, obtenir dans la future Olympiade une place digne de notre pays, commençons à présent par réorganiser nos clubs; ayons des dirigeants impartiaux, sans autre objectif que le sport en général et ne cherchant pas à satisfaire, par une victoire individuelle, l'amour-propre d'un club.

Ainsi, nos grandes associations pourront mettre sur pied des équipes composées de bons éléments et, avec eux, organiser de grands matches en réunions internationales « démonstratives ».

Invitons les étoiles étrangères à venir en France, alignons-nous avec elles et luttons contre elles jusqu'au jour du triomphe. Nous n'avons rien à perdre à de pareils contacts; tous mes camarades n'ont pas eu la bonne fortune, comme moi, de se déplacer souvent à l'étranger et d'observer les multiples détails qui donnent la suprématie à ces champions.

A l'appui de cela, écoutez cette anecdote :

Le 18 juillet, à Sénas, village des Bouches-du-Rhône de 2.000 habitants, mes amis Garon, Keyser, Reginald Philbrook (du team Américain, classé 4^e du décathlon de Stockholm) et moi-même, nous participions à une réunion de sports athlétiques organisée par un jeune club de cette localité. Grâce à une publicité bien comprise et à l'attrait de jolis prix, cette petite fête sportive, à laquelle de nombreux participants prêtèrent leur concours, obtint un succès considérable et se déroula devant une assistance de plus de 2.000 personnes, venues de tous les environs. Et ce fut, ce jour-là, pour toute cette population provençale, une véritable révélation.

Après cette « exhibition », les gens du pays étaient conquis aux beautés de l'athlétisme, et j'ai appris qu'une

section s'était formée, avec l'espoir de faire parler d'elle dans les futures rencontres.

J'ai maintes fois entendu dire qu'il fallait que je fusse d'une trempe spéciale pour arriver à mes résultats.

Eh bien! je ne partage pas cette opinion que je trouve également inexacte en ce qui concerne les Yankees.

Je ne suis ni fils de cow-boys, ni de fermiers, ni d'athlètes, pas plus que je n'ai été élevé ou dressé pour le sport. En effet, né d'une famille citadine, je n'ai jamais déserté la ville. La bonne constitution que je tiens de mes parents fut un des atouts de ma carrière sportive. Point n'est besoin d'avoir du sang indien, comme Thorpe, ou couru des forêts vierges pour arriver à être champion.

J'ai débuté dans le sport à l'âge de quinze ans. Je me classai assez rapidement parmi les meilleurs régionaux, mais avant de prendre réellement une spécialité, je pratiquai d'autres exercices, tels que la natation, bicyclette, football, escrime et gymnastique.

En fait de manager, je n'eus qu'un ami dévoué qui remplissait les fonctions de chronométreur pendant mes galops préparatoires. Donc, sans entraîneurs d'outre-Atlantique, je suis arrivé à Stockholm, le 25 juin, dans une demi-forme, mais en bonne santé, point capital! Le premier jour, je commençai par prendre un bain suivi d'un massage, et j'eus un repos relatif, car je m'occupai de visiter les centres d'entraînement et le magnifique Stade. Ma deuxième journée devait être réglée comme les suivantes, à part quelques modifications apportées dans son emploi du temps par la durée plus ou moins longue de mon entraînement. Je fis un travail très léger, consistant dans des exercices d'assouplissement; je pris soin d'effectuer mes courses sur le gazon, plus souple que la cendrée de la piste. Après une séance d'une heure, consacrée entièrement à chercher à me mettre en bon état et en respiration, je rentrai au vestiaire pour prendre une douche suivie d'une friction. Je restai une demi-heure allongé pour permettre aux organes de reprendre leur état. Comme boisson, de l'eau avec de l'orange pressée, je mangeais beaucoup de légumes, poissons et viandes grillées et des fruits crus et cuits. J'évitais les sauces, les mets épicés ou lourds. Le repas terminé, j'effectuais, dans un bois voisin, une promenade d'une heure et rentrais au vestiaire m'allonger le même laps de temps. J'assistai l'après-midi à une partie de l'entraînement et, vers les cinq heures, je commençai le mien. Ma deuxième séance fut une course sur un kilomètre: après avoir accompli un tour à une allure progressive pour amener le cœur aux battements voulus, je poussai la distance prévue à mon tableau de marche, en me basant sur l'état de ma condition physique. J'avais soin de confier mon chronographe à un ami qui ne divulguait le temps à personne. Le premier résultat fut médiocre. Je ne me démoralisai point, sachant que je pourrais remédier à ce manque de forme momentanée. Une fois les mille mètres accomplis, je terminai par un tour en ralentissant l'allure méthodiquement pour ramener le cœur et les poumons à l'état normal.

Quelques instants de répit et je fis quelques sprints de quarante à soixante mètres, des mouvements de culture physique, un vigoureux massage et la journée était terminée.

Trois heures après, je pris mon repas du soir, en évitant d'absorber trop de liquide, puis une bonne heure de marche, un peu de distraction et je regagnai mon *home* pour prendre huit ou neuf heures de sommeil. Les jours suivants, je poursuivis ma préparation en progressant mes distances.

Un matin, je fus amené, à m'entraîner avec mon vainqueur Kolehmainen. Nous décidions alors de

courir sur 2.500 mètres et de nous mener un tour chacun sans donner à fond; mais notre amour-propre l'emporta et ce fut à qui de nous mènerait le plus vite. Le dernier tour fut en rapport avec notre première allure, c'est-à-dire lent, aucun de nous ne voulant faire connaître sa pointe finale et c'est ensemble que nous passions le poteau d'arrivée.

Les chronos accusèrent 7 m. 9 s., mon record étant de 7 m. 21 s. Je ne communiquai pas ce temps, mais, dès lors, je pris confiance, sentant que la forme, la vraie, n'était pas loin. Je n'avais plus qu'à me maintenir et attendre le 9 juillet.

Entre temps, les Américains arrivèrent; à partir de ce jour-là, je cessai d'observer la façon de faire des Suédois pour m'initier à celle des fils d'Amérique.

Là, encore, ma curiosité fut éveillée. Présenté à divers entraîneurs yankees, ils pronostiquèrent que j'étais trop gros pour un stayer, que j'avais trop bonne mine pour un homme entraîné. Le manager suédois avait déjà émis la même appréciation. Je ne les écoutai pas. Connaissant ma conformation physique et mon poids, je savais très bien qu'il ne me restait que deux kilos à perdre; j'avais huit jours devant moi et, de plus, la perspective de courir une série avant la finale. Sachant qu'il en est de même pour la course à pied que pour les autres sports, je me rappelai certain boxeur qui fut battu pour avoir voulu perdre trop de poids. Me trouvant en bonne condition, je pris deux jours de repos.

Le 8 juillet, veille de ma série éliminatoire, j'effectuai un canter de 2.000 mètres, avec la tenue de sport que je devais porter le lendemain. Je m'assurai que tout allait bien.

Devant courir l'après-midi, j'en profitai pour faire le matin, un dernier galop sur six cents mètres et subir un dernier massage.

Je gagnai cette course, au cours de laquelle je battis, en faisant 15 m. 5 s., le record du monde, détenu par Scott, en 15 m. 6 s. 4/5.

Je fus enchanté du résultat, sachant avec quelle aisance j'avais accompli cette performance. Je rentrai au vestiaire où notre masseur Evelyn m'attendait pour me prodiguer ses meilleurs soins. Je reçus les félicitations, vraiment trop prématurées, de quelques Français venus à mes devants. Mais ceci ne me fit pas oublier que la lutte du lendemain serait encore plus dure.

La finale arriva. Je ne renouvellerai pas le récit de cette course, mais ce qui me laissera rêveur longtemps encore, c'est le temps de 14 m. 36 s. La perte, pour une poitrine, d'un si beau record me fut sensible, néanmoins mes regrets furent atténués en pensant que j'avais contribué à faire tomber ce record à un temps véritablement imprévu!

Donc, vous le voyez, les beaux efforts ne réclament pas d'une façon formelle le concours d'un manager américain.

Néanmoins, je reste partisan de cette assistance, mais à un degré relatif. Mon avis est que nous pourrions trouver dans notre milieu sportif bon nombre d'éducateurs, connaissant suffisamment les règles et les soins pour préparer nos champions.

Mon camarade Kolehmainen n'avait pas à son service un entraîneur américain, mais simplement un masseur entendu en course à pied. Son training était à peu près le mien, sauf en ce qui concerne l'alimentation, mon vainqueur étant végétarien.

Par ces considérations, on voit que les succès des Américains ne résultent pas d'une question de race, mais qu'ils sont dûs à leur discipline, à leur volonté et à la perfection de leurs méthodes.

Les Français peuvent espérer les égaler, mais il est nécessaire qu'ils se soumettent à un entraînement sérieux et complet et qu'ils évitent toutes les fautes commises pour Stockholm.

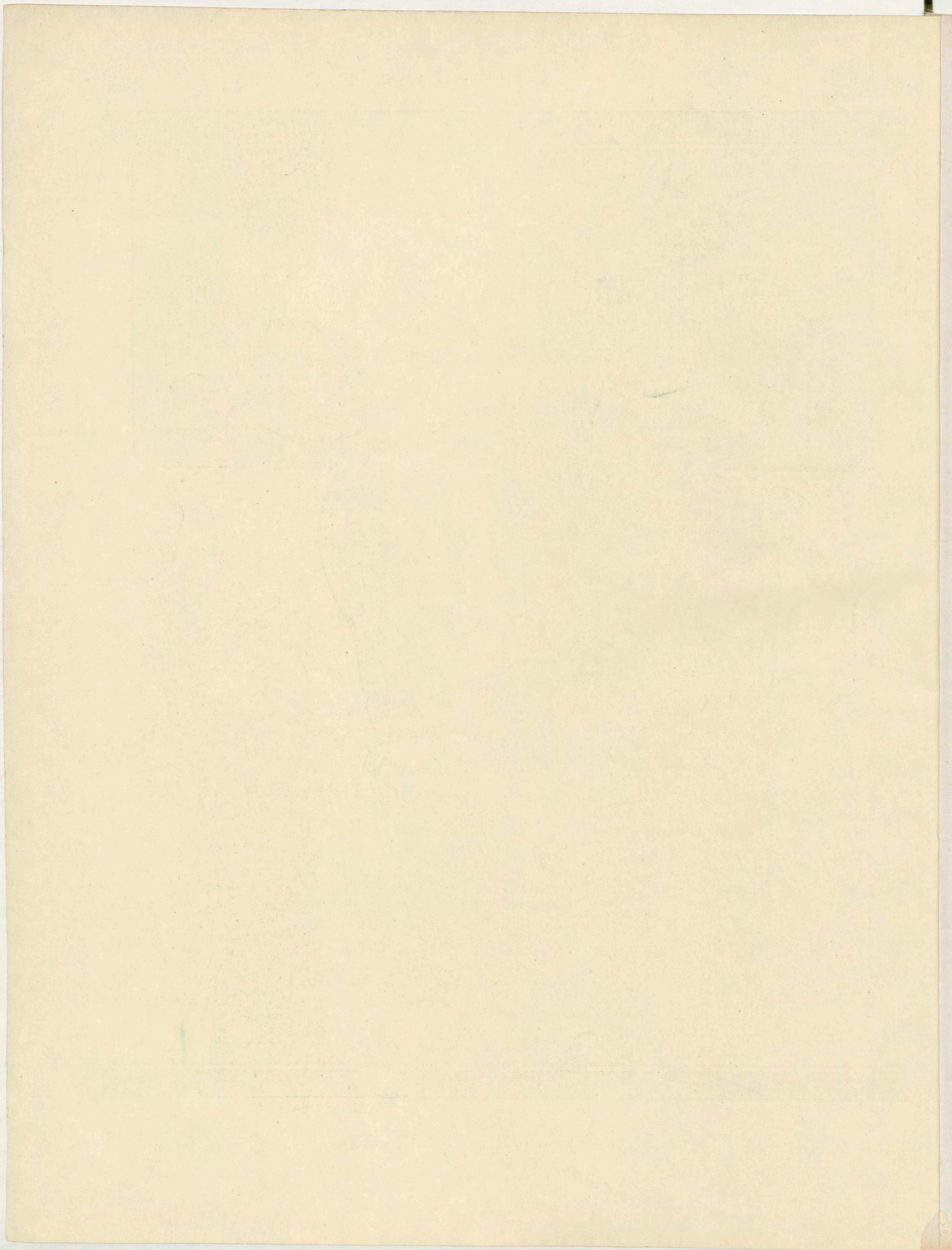
JEAN BOUIN.





J . R E I F F







LES CHAMPIONS DE L'ANNÉE



LUCIEN
CHAMPION DE FRANCE

GAUDIN
D'ESCRIME POUR L'ANNÉE 1912



LE MARQUIS DE L'AIGLE
UN DES PLUS GRANDS MAÎTRES D'ÉQUIPAGE FRANÇAIS



(Composition inédite de Jean Lefort.)

LE DUEL BOILLOT-BRUCE BROWN PENDANT LE CIRCUIT DE DIEPPE

Par une belle journée de juin, alors que la campagne normande s'épanouissait sous les caresses d'un chaud soleil, deux hommes, sur leurs monstres d'acier, se livraient une lutte sans merci. L'américain Bruce Brown s'était assuré une avance de quelques minutes sur notre compatriote Boillot, et la foule attendait avec anxiété l'issue de ce duel farouche. Ce soir-là, la voiture rouge de l'Américain finit la première. Mais, le lendemain, c'était la grande victoire française et la folle ovation pour le conducteur de la petite voiture bleue.





LES CHAMPIONS DE L'ANNÉE



STUART VAN LANGHENDONCK
VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE TIR AUX PIGEONS DE DEAUVILLE

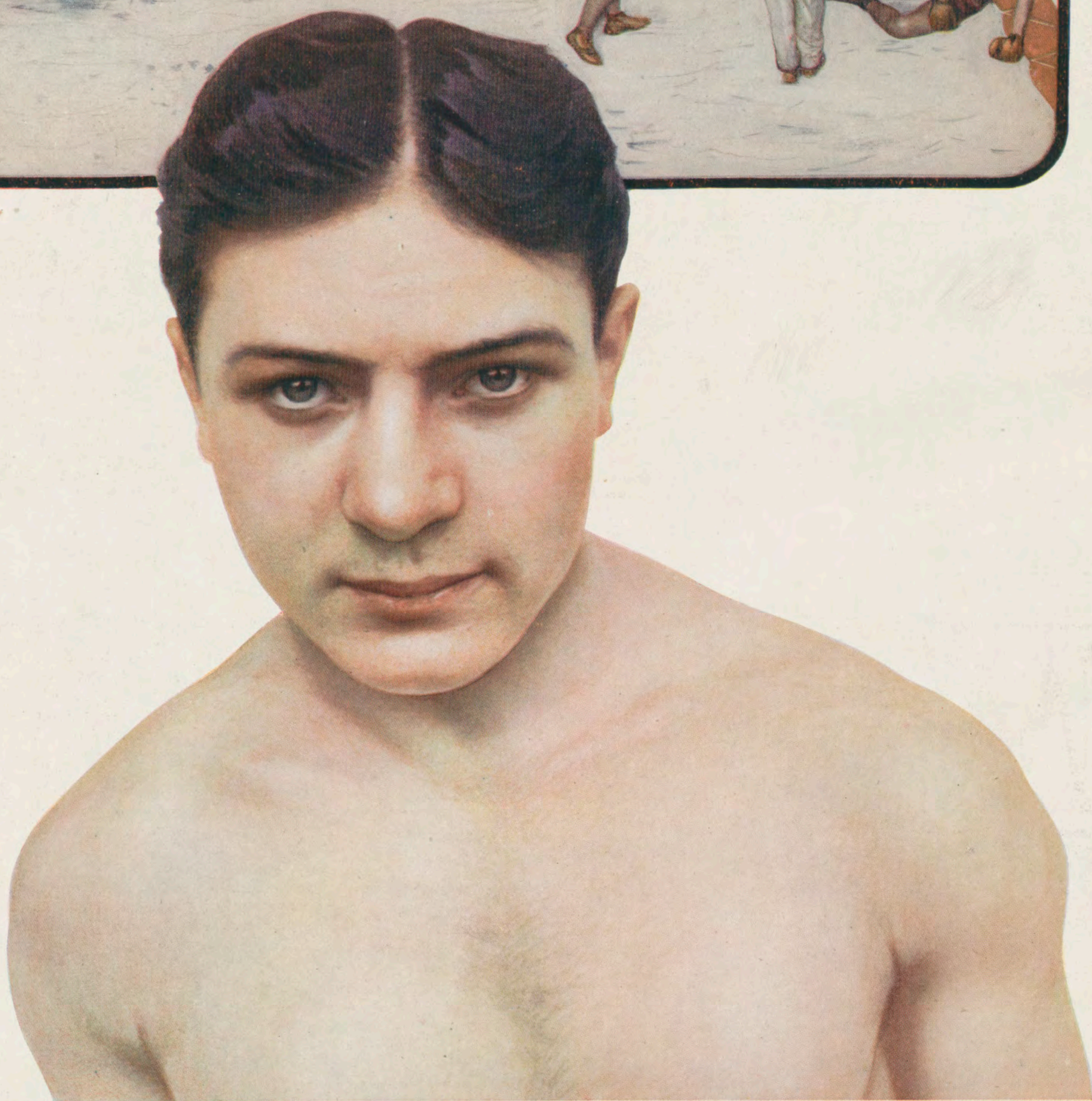
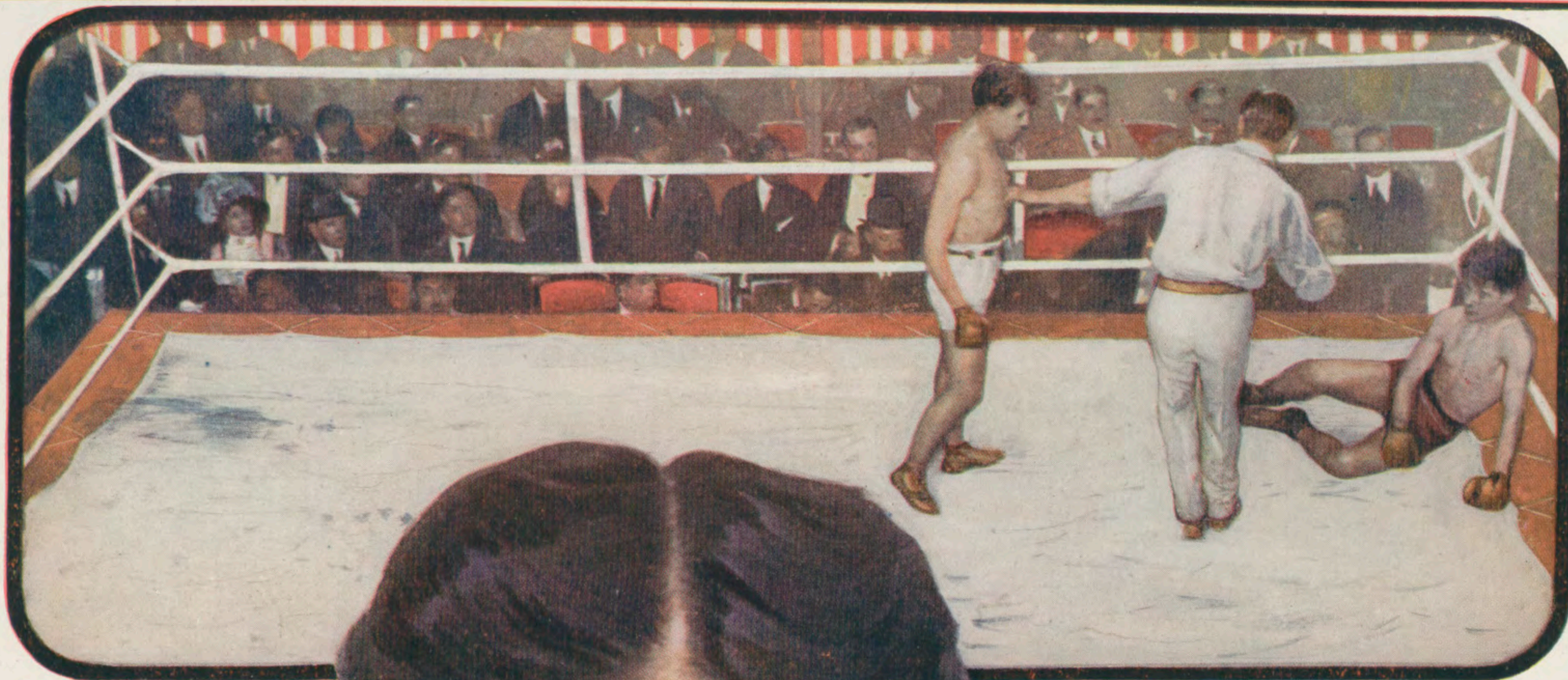
ALBERT GASSIAT
CHAMPION DE FRANCE PROFESSIONNEL DE GOLF

LA VIE AU GRAND AIR NOËL

CH. LEDOUX

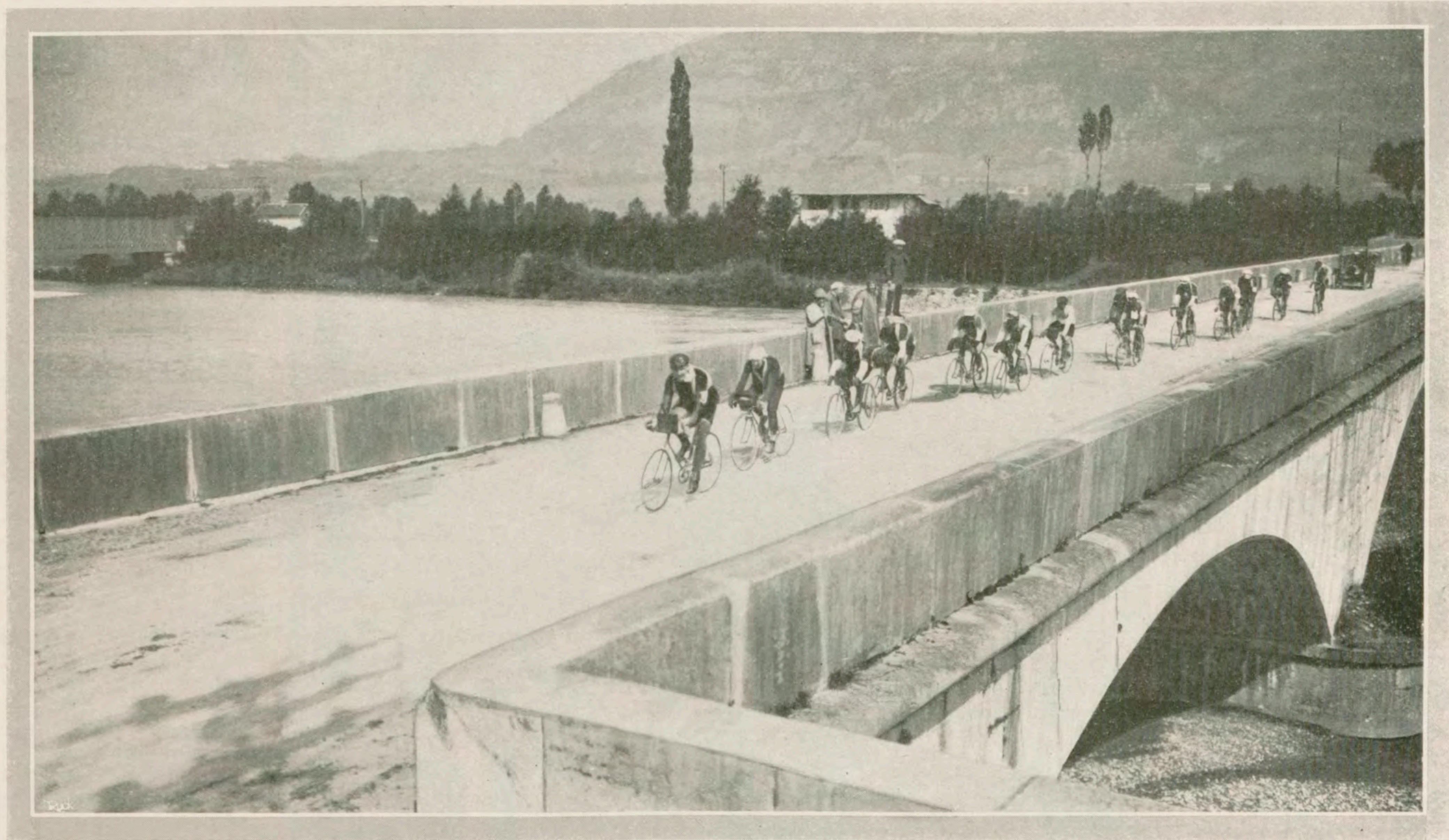
*Le champion d'Europe de
boxe, poids bantam.*





CHARLES LEDOUX





UN PELOTON DE "TOUR DE FRANCE"
SUR LE PONT DE BONNEVILLE

Un "Tour de France", on ne sait pas ce que cela exige d'énergie, de combativité, d'endurance physique et morale. Il faut avoir un caractère bien trempé pour surmonter les défaillances qui vous guettent tout le long de ce calvaire de près de 6.000 kilomètres.

L'ANNÉE DES RÉVÉLATIONS

Par LUCIEN PETIT-BRETON



MAINTENANT que l'année 1912 est morte ou à peu près, après nous avoir apporté quelques déceptions, nous lui garderons, malgré tout, un bon souvenir, car elle aura été une régénératrice de champions.

En effet, si certaines grandes épreuves de la route ont encore vu figurer, au premier rang, les noms habitués du public, il faut constater la grande place conquise par les jeunes. Une petite revue des différents classements de ces épreuves suffira à nous convaincre.

Milan-San-Remo, la première de l'année, vit le triomphe du jeune Pélissier.

Paris-Tours fut pour Heusghem l'occasion d'imposer son nom. Il ne peut être question, pour lui, de le comprendre dans la génération nouvelle, puisque, seul, son nom est jeune; mais nous voyons, immédiatement après lui, Deruyter se classer deuxième, suivi, à peu d'écart, par un lot imposant de nouveaux.

Paris-Roubaix nous donna Cruppelandt pour vainqueur: lui aussi, talonné de près par un lot panaché de vieilles et jeunes gloires.

Il en fut de même dans Paris-Menin, où Masselis prit la première place devant Van Daël, votre serviteur et une suite ininterrompue de jeunes champions.

Le Tour de Belgique, prélude du Tour de France, fut à la merci

de deux jeunes, Defraye et Pélissier, qui dominèrent d'un bout à l'autre de la course.

La grande course classique Bordeaux-Paris fut, seule, réservée à la vieille classe: Georget, moi, Garrigou et Salmon qui, lui aussi n'est jeune que comme routier, puisqu'il est notre aîné.

Paris-Bruxelles ne fit pas démentir les qualités et la chance proverbiale de Lapize. Il réussit, envers et contre tout, à vaincre à l'emballage une meute de jeunes parmi lesquels se trouvaient Egg, Thiberghien, Buysse, etc.

La grosse épreuve de l'année fut, comme toujours, le Tour de France. On peut dire qu'elle nous fit assister à l'anéantissement presque total des anciens. De ces derniers, nous ne retrouvons guère que Garrigou, à la troisième place.

Du premier à l'infini, à part quelques exceptions, tous sont d'une nouvelle génération. Doit-on en déduire que ceux-ci ont définitivement supplanté leurs aînés? Non. J'aime mieux croire que nous retrouverons encore, dans le palmarès des grandes épreuves futures de 1913, les noms populaires des anciens qu'un entraînement sévère et méthodique suffirait à ramener à la surface.

La piste fut moins prodigue en révélations. En vitesse, ce furent encore les noms de Hourlier, Ellegaard, Friol, Dupré, etc., qui firent prime.

En Amérique, il en fut de même avec Kramer qui domina tous les hommes qu'on voulut bien lui opposer. Il gagna même le Championnat du monde.

Cependant, en France, nous vîmes un jeune, le petit Bayonnais, Perchicot, enlever, d'une façon aussi magistrale qu'inattendue, le Championnat de France. Par la suite, il confirma cette performance dans divers épreuves et matches; surtout dans le Championnat du monde où il se classa troisième, à quelques centimètres du vain-



queur. Nous devons voir en lui un nouveau et véritable champion.

En demi-fond, il s'opéra peu de changement : Darragon, Guignard, Parent, Lavalade, Sérès, etc..., continuèrent à tenir en respect les nombreux postulants qui errent sur les pistes.

Le grand fond (piste) fut comme toujours exclusivement représenté par le Bol d'Or qui semble être devenu propriété exclusive du brave Châteleraudais : Léon Georget.

Ceci dit, je reviendrai à la course sur route, qui, par son retentissement, est celle qui englobe le plus l'attention du public.

Je vous dirai tout le bien, mais aussi tout le mal que je pense, sportivement, de la roue libre.

Pratiquement, cet accessoire est pour moi la plus merveilleuse découverte associée à la bicyclette.

Le plus grand hommage qu'on puisse lui rendre, est de la proscrire, au moins partiellement des courses sur route, où elle est, d'une anti-sportivité sans conteste.

Elle facilite la marche



des non-valeurs qui, par des prodiges d'adresse et d'observation, arrivent à réduire leur effort d'au moins 25 0/0. Cela au détriment des véritables champions qui, souvent, sont rendus impuissants par ce merveilleux engin.

Avec la roue libre, le coureur qui se trouve dans un sillage, profite de la moindre déclivité du sol. Il s'ingénie à prendre les positions les plus favorables pour éviter la résistance de l'air, afin de ne plus pédaler, tout en conservant la même vitesse que l'homme de tête.

En effet, il n'est méconnu de personne que l'homme de tête conduisant une course, produit un effort bien plus considérable que celui qui le suit. Il a à vaincre une résistance d'air d'autant plus forte que la vitesse du vent est plus grande et celui ou ceux qui sont dans son sillage, profitent du vide qu'occasionne son déplacement.

Dans de telles conditions, il devient très difficile de lâcher un homme de qualité moyenne, le lâchage d'un concurrent tenant, le plus sou-



LE TUNNEL DU TÉLÉGRAPHE

C'est un des passages les plus difficiles du Tour de France.
(A droite) : Emile Georget, qui a remporté Bordeaux-Paris, une des grandes épreuves de l'année à son arrivée au Parc-des-Princes ;
(A gauche) : la montée du Col d'Allos pendant le Tour de France ; c'est un calvaire de 17 kilomètres.

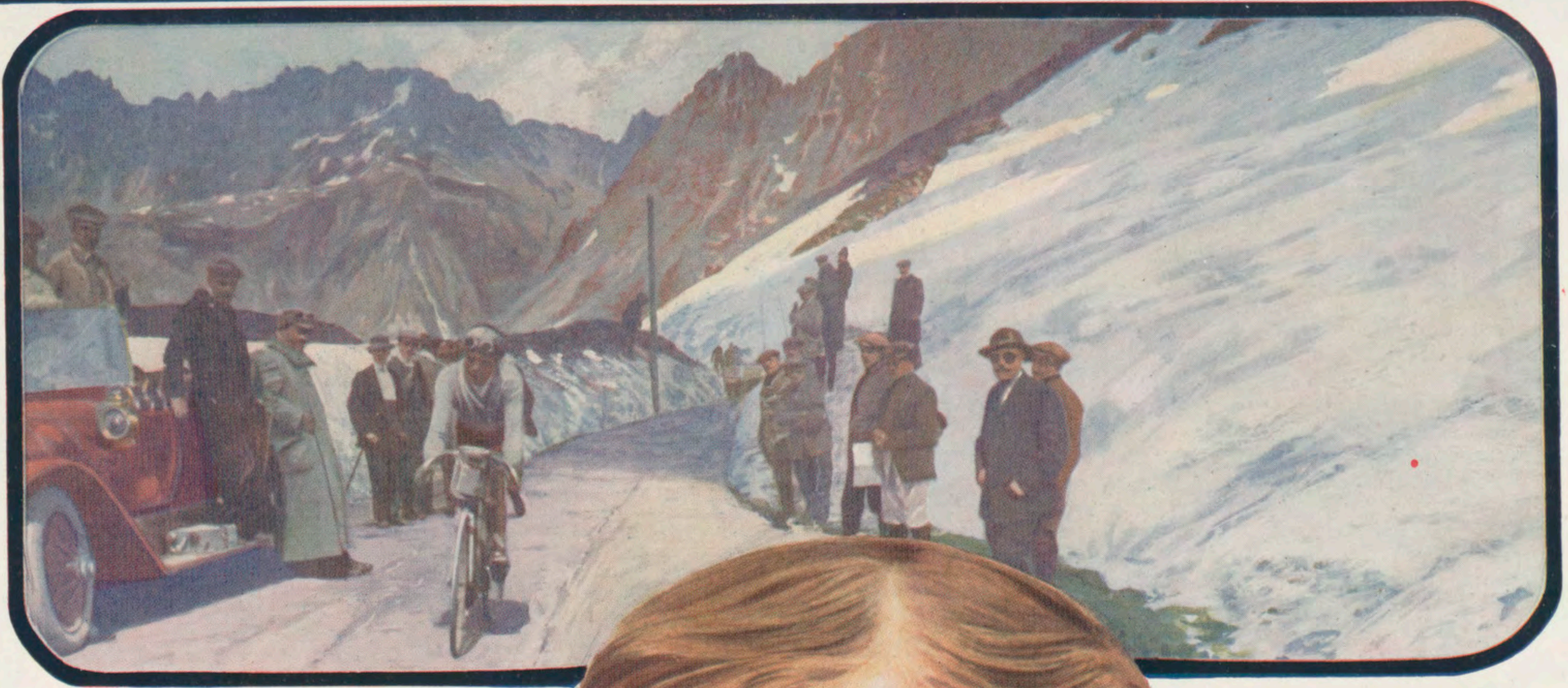


LA VIE AU GRAND AIR NOËL

ODILE DEFRAYE

*Le vainqueur du Tour de
France cycliste 1912.*





ODILE DEFRAYE



vent, à bien peu de chose. Cinquante mètres de repos en roue libre seront suffisants, pour lui permettre de souffler et aussi d'éviter son lâchage.

Quelle que soit la classe d'un individu qui produit un long effort, il éprouve, à un moment donné, des faiblesses ; c'est donc à ces instants, qu'il faudrait l'attaquer. Ce n'est pas chose aisée, car tous deviennent, à la fois, simulateurs et dissimulateurs.

La roue libre leur fournit, à cette occasion, le meilleur outil de dissimulation. Je n'irai pas jusqu'à prétendre que la suppression de la roue libre rendra impossible les arrivées en peloton. Non, mais je suis convaincu qu'elle les rendra moins fréquentes.

Avec une roue serve, il est également possible de profiter de l'abri de celui qui mène, mais celui qui suivra n'en sera pas moins obligé de pédaler sans interruption, et d'accomplir autant de tours de manivelles que celui qui lui sert d'entraîneur. L'effort restera toujours moindre, mais si les qualités sont inférieures, il sera, après quelques efforts répétés, pris d'essoufflement et de vitesse. A ce moment, si l'homme de tête ne ralentit pas sa marche, il sera irrésistiblement lâché.

Contrairement à ce qui se produit actuellement avec la roue libre, les descentes seront fatales.

Elles fourniront les crampes, les douleurs aux genoux, sans compter l'inflammation des tendons, à ceux qui ne possèdent pas des muscles de toute première qualité.

Aujourd'hui, avec la roue libre, on se rit de toutes ces difficultés. On attend la descente comme le Messie. Celle-ci vous permet, en profitant de la vitesse acquise, d'effectuer quelques centaines de mètres sans pédaler et même d'escalader, dans ces mêmes conditions, une partie de la côte qui peut se présenter devant vous.

Si la montée est longue et dure, que vous arriviez au sommet avec quelques longueurs de retard et que vous puissiez profiter de la moindre déclivité, votre



A L'ASSAUT DES MONTS

Rien n'est épargné au routier du Tour de France : les pavés, la neige, la plaine brûlée par le soleil, la poussière, les chemins de montagne, etc., voilà ce qui le poursuit !



roue libre, à elle seule, se chargera de vous ramener sur la roue de vos adversaires. Un petit coup de pédale de temps en temps et vous défiez les efforts les plus violents de vos concurrents.

Je terminerai donc cette question de roue libre en souhaitant, pour 1913, sa disparition pour toutes les courses ne comportant pas de parcours en montagnes.

Dans ce dernier cas, sa suppression devient inutile. D'abord, parce que les longues montées classent, à elles seules, la valeur des différents concurrents. Ensuite, parce qu'il deviendrait enfantin de trouver un autre moyen, peut-être plus rudimentaire et plus dangereux que la roue libre, mais qui vous, permettrait, néanmoins, de dévaler sans pédaler les interminables descentes.

Je ne voudrais pas finir ces quelques lignes sans rappeler le merveilleux record de l'heure établi par Oscar

Egg. Je le crois une des plus belles prouesses accomplies cette année.

Il est navrant de voir qu'on puisse arriver à douter d'une telle performance. Cela par la faute du manque de contrôle exercé sur les pistes par les fédérations.

Egg a, sans aucun doute, pour tous ceux qui étaient présents à Buffalo, battu le record de l'heure par 42 kil. 120 mètres.

A cette distance, il conviendrait d'ajouter 1 m. 70 par tour de piste, erreur de mesurage qu'un géomètre a officiellement constatée la veille de l'exploit.

La piste qui, il y a deux ans, mesurait 300 mètres exactement, mesure aujourd'hui, à la suite de modifications apportées, 301 m. 70. Il semblerait qu'après une mensuration officielle, l'homologation était de toute justice ; il n'en est pas ainsi, puisque nous attendons toujours confirmation officielle de ce record. Nous devons regretter de tels retards, qui sont de nature à jeter le doute sur les plus belles performances.

LUCIEN PETIT-BRETON.



LES CHAMPIONS DE L'ANNÉE



LE CAPITAINE CARIOU

QUI S'EST CLASSÉ PREMIER DU CONCOURS D'OBSTACLES INDIVIDUEL A STOCKHOLM, SUR SON CHEVAL " MIGNON "